MICHEL
MOLLAT DU JOURDIN

EUROPA
ŞI MAREA

CONSTRUCŢIA EUROPEI

POLIROM

Michel Mollat du Jourdin este considerat unul dintre maeştrii francezi ai istoriografiei medievale. Profesor emerit la Sorbona (Universitatea Paris IV), membru al Academiei de Marină a Franţei, este autorul şi coordonatorul a numeroase articole, studii şi lucrări consacrate economiei şi societăţii medievale, dar mai cu seamă istoriei mării. Printre cele mai importante, citäm: *Genèse médiévale de la France moderne, XIVe-XVe siècle* (Arthaud, 1970; Seuil, „Points Histoire", 1977; Institutul Wydawniezy, Varşovia, 1982); *Ongles bleus, Jacques et Ciompi. Les révolutions populaires en Europe aux XIVe et XVe siècles* (în colaborare cu Philippe Wolf, Calman-Lévy, 1970; G. Allenand Unwin, Londra, 1973; Siglo Veintiuno, Madrid, 1976); *Les Pauvres au Moyen Age. Étude sociale* (Hachette, 1978; Complexe, Bruxelles, 1984; Laterza, Roma, 1982; Beck Verlag, München, 1984; Yale University Press, Londra şi Boston, 1986; Fondo de Cultura Economica, Mexico, 1988; Campus, Rio de Janeiro, 1989); *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique, IXe-XVIe siècle* (Hachette, 1988); *La Guerre de Cent Ans vue par ceux qui l'ont vécue* (Seuil, „Points Histoire", 1992; Uniboek, Bussum, 1995).

Michel Mollat du Jourdin, *L'Europe et la Mer*, Éditions du Seuil, Paris, 1993

Colecţia „Construcţia Europei" este publicată simultan de cinci case editoriale:

© Éditions du Seuil, 27 rue Jacob, Paris.
© C.H. Beck, Wilhelmstrasse 9, München.
© Basil Blackwell, 108 Cowley Road, Oxford.
© Critica, Arago 385, Barcelona.
© Laterza, via di Villa Sacchetti 17, Roma-Bari.

www.polirom.ro

Editura POLIROM
Iaşi, B-dul Carol I nr. 4, P.O. BOX 266, 700506
Bucureşti, B-dul I.C. Brătianu nr. 6, et. 7, ap. 33, O.P. 37;
P.O. BOX 1-728, 030174

Descrierea CIP a Bibliotecii Naţionale a României:

MICHEL MOLLAT DU JOURDIN

Europa şi marea/ Michel Mollat du Jourdin; trad. de Gabriela Ciubuc; cuv. înainte de Jacques Le Goff – Iaşi: Polirom, 2003

288 p.; 20 cm (Construcţia Europei)
Bibliogr.

Index

ISBN: 973-681-432-7

I. Ciubuc, Gabriela (trad.)

II. Le Goff, Jacques (pref.)

94(4)

Printed in ROMANIA

Michel Mollat du Jourdin

EUROPA ŞI MAREA

Traducere şi note de Gabriela Ciubuc

POLIROM
2003

Cuvînt înainte

Europa se construieşte. Iată o mare speranţă, care se va înfăptui numai dacă se va ţine seama de istorie: o Europă fără istorie ar fi orfană şi nenorocită. Pentru că ziua de astăzi se trage din cea de ieri, iar ziua de mîine este rodul trecutului. Un trecut ce nu trebuie să paralizeze prezentul, ci să-l ajute să fie diferit în fidelitate şi nou în progres. Între Atlantic, Asia şi Africa, Europa noastră există cu adevărat de o vreme extrem de îndelungată, desenată de geografie şi modelată de istorie, încă din timpurile cînd grecii i-au dat numele pe care-l poartă. Viitorimea trebuie să se sprijine pe aceste moşteniri care, încă din Antichitate, ba chiar din preistorie, au îmbogăţit Europa treptat, făcînd-o extraordinar de creativă în unitatea şi în diversitatea ei, inclusiv într-un context mondial mai amplu.

Seria „Construcţia Europei" apare din iniţiativa a cinci edituri de limbi şi naţionalităţi diferite (Beck din München, Basil Blackwell de la Oxford, Crítica din Barcelona, Laterza de la Roma şi Bari şi Seuil din Paris) şi urmăreşte să arunce o lumină asupra construirii Europei şi a punctelor de forţă din cursul acesteia ce nu trebuie uitate, fără a disimula dificultăţile moştenite din trecut. În tendinţa lui către unitate, continentul a trăit discordii, conflicte, divizări şi contradicţii interne. Această serie nu le va ascunde; angajarea în mişcarea europeană trebuie realizată în deplina cunoaştere a trecutului şi, de asemenea, în perspectiva viitorului. De aici titlul „activ" al seriei. De fapt, nu ni se pare că a sosit timpul pentru a scrie o istorie sintetică a Europei. Lucrările pe care le propunem aparţin celor mai buni istorici din zilele noastre, inclusiv neeuropeni, fie că sînt sau nu deja afirmaţi. Ei vor aborda problemele esenţiale ale istoriei Europei în diferite domenii – economic, politic, social, religios, cultural – sprijinindu-se pe îndelungata tradiţie istoriografică ce se întinde de la Herodot pînă la noile concepţii elaborate în Europa în cursul secolului XX, şi mai cu seamă în ultimele decenii, concepţii care au reînnoit în profunzime ştiinţa istoriei. Mulţumită dorinţei lor de claritate, aceste eseuri sînt accesibile inclusiv publicului larg.

Ambiţia noastră este de a aduce elemente de răspuns la marile întrebări ce stau în faţa celor care construiesc şi care vor construi Europa şi, de asemenea, în faţa tuturor celor ce se interesează de Europa: „Cine sîntem? De unde venim? Încotro ne îndreptăm?".

Jacques Le Goff
coordonator

Preliminarii

Care a fost, care este şi care va fi rolul mării în aventura europeană? Europa este un continent, iar cea mai mare parte a locuitorilor săi au cunoscut prea puţin sau au ignorat marea pînă la... moda planşei cu velă şi a curselor oceanice. Şi totuşi, mările – cîteva – „tivesc" acest continent. Praguri ale fricii sau ţărmuri ale speranţei, mările europene au văzut venind ori plecînd mărfuri, idei, oameni. Istoria a devenit atentă la relaţiile dintre centru şi margine. Pe trei laturi, marginea Europei este una maritimă. La sud avem Mediterana şi anticele-i civilizaţii, zările lumii greceşti şi arabe, ale Orientului Apropiat şi Africii de Nord, ale Islamului şi petrolului. La nord e imperiul vikingilor, al vechilor saga, al heringului, somonului şi balenei, al polului şi petrolului din Marea Nordului. La vest, imensitatea – mult împuţinată astăzi – a oceanului, cu orizonturile americane şi africane, apoi Indiile, fabuloase altădată, apusene şi răsăritene, ţinuturile negrilor, ale pieilor-roşii şi ale oamenilor ciocolatii – vastă lume ignorată ori atinsă doar în treacăt pînă la sfîrşitul Evului Mediu, devenită însă de atunci esenţială pentru Europa. Marea izolează şi uneşte în acelaşi timp. Ea a fost şi este încă, în ciuda avionului, una din datele fundamentale pe care geografia le-a oferit – piedică şi noroc deopotrivă – istoriei Europei. De unde necesitatea de a consacra, în această colecţie, un eseu legăturilor istorice dintre Europa şi mare. În timp, ca şi în spaţiu, cu cît privirea cuprinde mai mult, cu atît este mai încărcată de semnificaţii. A ne afunda cît mai adînc în istorie ar presupune să evocăm timpul planetar în decursul căruia mările şi continentul european s-au întrepătruns intim. Şi presupune mai ales să scrutăm timpul istoric care a aşezat popoarele pe ţărmuri, le-a organizat viaţa, iscînd între ele rivalităţi, conflicte şi, în cel mai bun caz, competiţii pentru stăpînirea apelor şi exploatarea resurselor acestora. Toţi europenii au perceput, în felul lor, întinderea,

EUROPA, O MICĂ PENINSULĂ

culorile şi glasul mării ; mai apoi, ea i-a îmbiat să vadă şi să călătorească dincolo de orizonturile ei.

Imaginea pe care şi-au făcut-o despre partea lor de lume a cunoscut variaţii. La început europocentrişti, tot aşa cum chinezii şi-au conceput imperiul ca fiind unul „de Mijloc", occidentalii au reprezentat universul centrat în jurul micii lor lumi şi al culturii lor. Ulterior, fără a se dezbăra de convingerea primatului lor, au organizat harta Pămîntului luînd ca punct de pornire Europa. Harta geografică este expresia unei civilizaţii. Nu-i este, totuşi, peste poate să asocieze căutarea exactităţii proporţiilor cu un anumit haz.

Cîteva mostre din acest umor pot crea perplexitate. În secolul al XIV-lea (pe la 1337), un fel de vizionar, genial din anumite puncte de vedere, Opicinus de Canistris, şi-a folosit clipele de tihnă pe care i le permitea o întemniţare la Avignon cauzată de devianţa lui teologică (se socotea Antihristul) pentru a schiţa o hartă cum nu se mai pomenise : antropomorfă şi însoţită de legende. Două capete omeneşti stau faţă în faţă, de o parte şi de a alta a Gibraltarului : o femeie cu plete lungi şi un bărbat cu nas semitic, îmbrăcat într-un burnuz ; ei sînt Eva (Europa) şi Adam (Africa) la vremea căderii în păcat. Strîmtoarea, izvor al tuturor relelor, exprimă teama de ocean ; Mediterana (*Diabolicum mare*), aidoma unei caracatiţe drăceşti, înlănţuie cu tentaculele ei peninsulele europene, totul fiind agrementat cu comentarii ironice sau critice.

Un al doilea exemplu este atribuit, două secole mai tîrziu, unui mare cărturar al Renaşterii, Oronteus Finaeus, în 1536. Utilizînd o proiecţie insolită în formă de inimă (vezi p. 107), el foloseşte tehnicile ştiinţifice şi situează Europa, cu modestele ei proporţii, într-o lume reprezentată printr-o marotă de nebun, cu însemne cu tot, şi cu diverse formule comentînd proverbul *Vanitas vanitatum et omnia vanitas* („Deşertăciune a deşertăciunilor ; totul e deşertăciune") : temerară luare în rîs a pretenţiilor europene de dominaţie universală în epoca marilor descoperiri geografice.

Al treilea exemplu, traducînd concurenţele europene : o hartă satirică a Europei la anul 1870 (vezi p. 145). Statele sînt înfăţişate sub chipul unor personaje ori dobitoace caricaturale ce corespund temperamentelor şi ambiţiilor fiecăruia sau antagonismelor dintre ele. Dezbinarea e aici strivitoare.

Fără să mai dăm şi alte exemple, este limpede că timpul, deşi a modificat dispozitivul politic al Europei, nu a schimbat nici prezenţa,

nici rolul fundamental al mărilor. Întinderile marine apar, prin urmare, ca o componentă constantă a personalităţii europene, o componentă de a cărei stabilitate depinde viitorul, la fel ca şi în trecut. Dat de lungă durată, acţiunea mărilor asupra Europei s-a modificat totuşi şi va continua să se modifice în funcţie de vicisitudinile istoriei, ale cărei valuri, deşi eterne, se transformă ca şi valurile mării.

Partea întîi

EUROPA ŞI MAREA ÎN SPAŢIU ŞI TIMP

Capitolul I

Asemenea unui puzzle

Ascendenţa maritimă a Europei se pierde în legendă

Legăturile continentului cu marea datează de la începuturi. Eroina care i-a dat numele s-a născut pe ţărmurile mediteraneene. Culegea flori pe mal cînd Zeus, al cărui frate, Poseidon, stăpînea peste mare, a răpit-o şi, preschimbat în taur, a purtat-o în spinare peste spaţiul marin. Mitul şi legenda nu fac neapărat casă rea cu geografia şi istoria. Herodot şi-a mărturisit neştiinţa cu privire la modul în care continentului apusean i-a fost dat numele de Europa. Tradiţia, mijlocită de Ovidiu şi culeasă de Dante, a ajuns pînă la noi. Rod al împreunării Europei cu Zeus, Minos, suveran al Cretei şi al apelor dimprejur, nu l-a putut împiedica pe Icar, fiul lui Dedal, să evadeze din labirint prin văzduh. Înainte de a-şi pîrjoli aripile, asemenea unui fluture, la dogoarea soarelui, Icar va fi întrevăzut, poate, panorama „Peloponesului şi a insulelor împrejmuite de valuri", cărora un *Imn către Apollo* din secolul al VIII-lea î.Hr. le aplica deja numele de Europa, cu înţelesul de ţinut al soarelui-apune. Astfel transpus în plan geografic, termenul, extins mai tîrziu de la parte la întreg, corespunde simbolic imaginii pe care vremurile de azi o recepţionează de la un satelit: piesele unui fel de puzzle, căruia imaginaţia şi observaţia s-au străduit, de-a lungul veacurilor, să-i strîngă la un loc elementele. Incluzînd mitul Europei într-una din *Odele* sale (III, 27), Horaţiu o face pe Venus să rostească, în chip de alinare pentru nimfa înlăcrimată de pe ţărmul mării: „Învaţă a-ţi ţine măreţul rang. Jumătate din omenire îţi va datora numele ei".

Intimitate cu marea

Indiferent de reprezentarea Terrei, hartă sau glob, de tipul de proiecţie cartografică sau de unghiul de vedere fotografic, silueta Europei traduce intimitatea ei cu elementul marin : o mică, minusculă peninsulă împresurată de mări. Sudată, în partea de est, cu imensa întindere asiatică, ea se sfîrşeşte la vest în articulaţii fine şi se prefiră în arhipelaguri la sud, ca şi la nord (vezi harta de la p. 8).

Unde se termină Asia şi unde începe Europa? Atunci cînd geografia are ezitări, istoria oferă ipoteze. Fără a dezvălui din ce motive, Herodot socotea fluviul Tanais (Donul) drept un hotar. Evul Mediu, fidel „autorităţilor" sale, a urmat această opinie ; un exemplu : în secolul al XIII-lea, franciscanul flamand Wilhelm de Rubrouck (Rubroek), precursor al lui Marco Polo în ţinutul mongolilor. Alţii, mai tîrziu, şi-au oprit privirile la Volga. În vremea noastră, pentru generalul De Gaulle, Europa se întindea pînă la Urali. Geografia rămîne mai puţin precisă şi, în acelaşi timp, mai concretă. Pentru ea, contrastul între Asia şi Europa nu poate ocoli continentalitatea. Se justifică astfel, involuntar, opinia adusă de Paul Claudel din Extremul Orient : „Occidentul priveşte înspre mare, iar Orientul înspre munte" (*L'Oiseau noir dans le soleil levant*).

Diferenţa este limpede. Pentru a se scălda în mare, nici un european din Apus nu parcurge mai mult de 350 de kilometri ; distanţa este dublă pentru un locuitor al Europei Centrale şi atinge 11.000 de kilometri pentru un ţăran din cîmpia rusă ; cît despre nomazii din Asia Centrală, în nesfîrşitele lor cutreierări prin stepe şi pustiuri, paşii nu-i purtau spre mare, pe care nu ajungeau s-o vadă niciodată. Nu e deloc de mirare, dat fiind raportul dintre lungimea coastelor şi suprafaţa continentală în Europa şi în Asia : 4 kilometri la 1.000 de kilometri pătraţi, în cazul cele dintîi ; 1,7 kilometri, în cazul celei de-a doua.

Climatele accentuează caracterul maritim al Europei

Nici o regiune europeană nu e uscată precum bazinele endoreice din Asia Centrală, împrejmuite de masive lanţuri muntoase ; intermitentele lor fluvii nu se varsă în nici o mare şi pier adeseori în nisipuri. Nici

măcar pusta ungară nu oferă imigranţilor ei călare echivalentul acestor imense stepe: datorită Dunării! În zona mediteraneană, şiragurile costiere de munţi opresc pătrunderea adierilor subtropicale şi împiedică dezvoltarea cursurilor de apă, cu excepţia Padului, a Ronului şi a Ebrului. Cel puţin la vest, dincolo de aceste forme de relief, oceanul şi anexele lui preiau ştafeta; vînturile oceanice, ploile şi fluviile pe care le umflă răspîndesc umiditatea atlantică pînă la versanţii arcului alpin. Astfel, şesurile europene ce se deschid spre nord-vest respiră suflarea oceanică, spre deosebire de Middle şi Far West-ul americane, lipsite, din cauza Munţilor Stîncoşi, de dulceaţa Pacificului şi îndepărtate – mai puţin pe cursul inferior al fluviului Mississippi – de umiditatea răspîndită de Golful Mexic. Aşadar, aproape că nu există sectoare în Europa care să nu fie accesibile influenţelor întremătoare ale iodului şi sării de mare.

În sfîrşit, traseele urmate de fluviile europene au înlesnit legăturile dintre ţărmuri şi ţinuturile interioare. Deşi nu au nimic în comun, ca mărime, cu fluviile Chinei sau cu Amazonul, marile ape ale Europei prelungesc pînă în inima continentului ritmurile navigaţiei maritime: Dunărea, pînă la Budapesta şi Viena, iar Rinul, pînă la Strasbourg.

Fără îndoială, şi alte exemple ar putea confirma predispoziţiile maritime ale Europei. Dar principalul nu este oare să ştim unde anume începe ea? Limita pare să corespundă nu unei linii muntoase, fluviale sau politice, ci zonei unde, pentru întîia sau ultima oară, la est sau la vest, se înnoadă relaţiile dintre spaţiile maritime răsăritene ale Europei, Baltica şi Marea Neagră, prin drumuri şi fluvii, între Golful Finic şi cel al Crimeii sau, în Evul Mediu, între Novgorod şi Caffa. Aceste două mări continentale sînt focarele intime de pătrundere a influenţelor marine prin istmuri şi strîmtori, din insulă în insulă şi din golfuri în peninsule.

Oceanul şi marginile lui

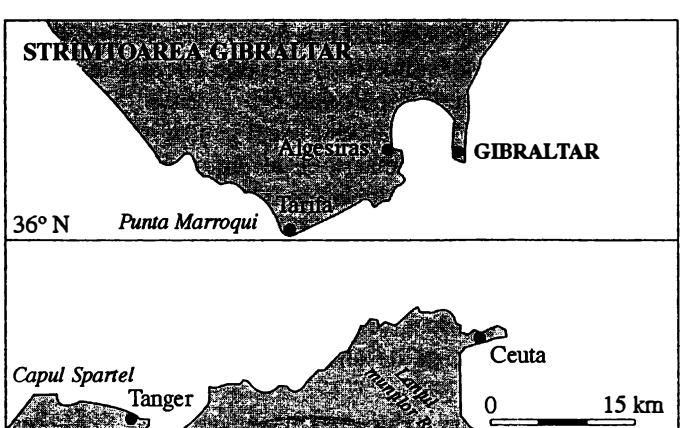
Compenetrarea – ca să nu spunem întrepătrunderea – pămînturilor şi mărilor este, fără doar şi poate, trăsătura cea mai surprinzătoare a imaginii din aer a Europei. Această intimitate rezultă din mişcările orogenetice, iar în regiunile nordice, din variaţiile nivelurilor glaciare. Spre deosebire de Europa, Atlanticul face figură de moştenitor al oceanului circular, familiar anticilor şi omului medieval. Cu începere

de la prelungirea-i arctică în Marea Barents, el desfăşoară o pînză continuă pînă la hotarele subtropicale ale „Mediteranei oceanice", întîlnită de Fernand Braudel în largul Gibraltarului. Această masă nu este, totuşi, uniformă : în cadrul ei se individualizează sectoare distincte, delimitate de praguri şi comunicînd între ele pe spaţii mai mult sau mai puţin întinse. Golful Gasconiei – sau Marea Biscaya –, apoi Marea Celtică, între Cornwall-ul francez şi cel englez, de o parte, şi Irlanda, de cealaltă, îşi cheamă locuitorii de pe ţărmuri în larg. Prin „mîneci", aceştia sînt îndemnaţi să urce însă spre nord. Marea Irlandei, strîmtată la 23 de kilometri în cel mai îngust dintre locurile ei de trecere, dă spre Marea Norvegiei, la est de un prag dinspre Scoţia către Islanda. Mîneca propriu-zisă îşi merită sinonimul de *Channel*, fiindcă, avînd doar 34 de kilometri lăţime între Calais şi Dover, duce la Marea Nordului, o Mediterană septentrională, analoagă sus-pomenitei Mediterane oceanice prin funcţia ei de anticameră a Mării Baltice. În acest ansamblu de anexe ale oceanului, o serie de insule, de întinderi foarte diferite, joacă un rol de avangardă a Europei, întrucît soclul lor tectonic le atestă apartenenţa la continent ; este un adevăr valabil atît pentru Marea Britanie şi Irlanda, cît şi pentru insulele adiacente (Man, Shetland, Orcade, Hebride sau, mai la nord, în zona arctică, Lofoten şi Svalbard [= Spitzbergen]), pentru Islanda şi, cu totul la sud, în cazul Azorelor.

Rutele mărilor interioare: Sundul şi Gibraltarul

În inima Europei continentale, Baltica şi Mediterana îşi dau replica una alteia în condiţii ale căror discrepanţe echilibrează asemănările. Fără îndoială, cadrilaterul masiv al Peninsulei Iberice nu e prin nimic comparabil cu silueta subţiratică a Iutlandei, iar dacă, încă din Evul Mediu timpuriu, navigatorii din Frizia (Insulele Frisice) îşi descărcau mărfurile pentru a trece din Marea Nordului în Baltica prin cel mai îngust loc al peninsulei daneze, istmul acvitan, în schimb, în măsura în care merită acest nume, nu a fost străbătut decît în secolul al XVII-lea prin Canal du Midi, „o promisiune neonorată" (P. Wolff). Accesul la cele două Mediterane europene, cea din nord şi cea din sud, a cunoscut vicisitudini pe plan fizic, economic şi geostrategic.

Navigarea prin strîmtorile daneze, traversarea Gibraltarului sau survolarea lor permit înţelegerea importanţei şi rolului pe care îl au. Analogiile şi diferenţele sînt izbitoare. Pentru călătorul venit din vest, strîmtoarea Skagerrak pare mai întîi o Mare a Mînecii, după care se transformă într-un fir de apă ce se prelinge în pîlnia strîmtorii Kattegat. Nimic asemănător la gura Gibraltarului, larg deschisă între Golful Cadiz şi Maroc. În schimb, deschiderea strîmtorilor către fiecare din mările lor interioare este destul de impresionantă. În nord, dacă ruta nu ar fi trasată de cortegiul de vase ce navighează cu motoarele reduse, un ochi neatent ar putea şovăi căutînd calea de urmat între insulele fără de număr (Danemarca are 474) – dintre care cea mai mare, Seeland, deschide drumul spre fiordul Roskilde –, iar căpitanul unei nave, fie ea şi cu pescaj mic, ar risca să eşueze pe fundurile puţin adînci ale Beltului Mare sau ale Beltului Mic. Dimpotrivă, ruta este sigură prin strîmtoarea Sund, în ciuda unei limite de adîncime de – 8 metri şi a îngustimii (circa 5 km) trecerii dintre Hälsingborg, pe ţărmul suedez al Scaniei, şi Elsinor, pe coasta daneză. Numele de Elsinor şi amintirea lui Hamlet se află în memoria tuturor, iar dacă din 1857 aici nu s-a mai plătit peajul instituit în 1429, o clipă de reflecţie se impune totuşi în clipa în care ajungi la un alt domeniu marin. Nimic nu te-ar împiedica, ce-i drept, să-ţi scurtezi călătoria luînd-o prin Canalul Kiel, care taie istmul danez pe la pedunculul său, însă economia de timp îl privează pe călător de experimentarea unei treceri din Marea Nordului în Baltica.



Între monotonia ţărmurilor din Sund şi măreţia reliefului din Gibraltar, contrastul este vădit. În Insula Seeland, altitudinea nu trece de 172 de metri, iar Scania nu e nici ea cu mult mai înaltă ; gheţarii cuaternari care au nivelat ţinutul l-au pregătit să primească invazia mării. Cu totul altfel e în Gibraltar. Urmînd şenalul, lăsăm la babord ţărmurile joase ale Andaluziei, dominate în zare de sierrele-i golaşe, depăşim Punta Marroqui, care împinge Tarifa, punctul cel mai apropiat de Maroc, pînă la 7,7 kilometri de Africa, pentru ca apoi, în încîntătorul golfuleţ Algeciras, să ajungem în faţa stîncii Gibraltarului, povîrniş de 425 de metri deasupra mării, „sfinx de granit, uriaş, colosal" (Théophile Gautier). Asprimea peisajului contrastează cu netezimile de verdeaţă ale malurilor Sundului, iar orbitoarea lumină meridională se opune cerurilor în tonuri stinse, chiar pe timp senin, ale Balticii.

Din avion, impresiile vizuale sînt mai vii ; ele oferă panorame vaste şi o singură privire este de ajuns pentru a surprinde configuraţia strîmtorilor. În clipa în care aparatul coboară în picaj spre aerodromul cvasi-amfibie al Copenhagăi, peisajul pare indefinit şi infinit deopotrivă : insulele daneze, braţele de mare şi cîmpia suedeză alcătuiesc un univers complicat şi fără margini. Din contră, relieful bine desluşit şi cruzimea luminii opun într-o largă panoramă lanţurile de munţi iberici, stînca Gibraltarului, piscurile de peste Ceuta şi, în depărtări, crestele Rifului. Înfruntarea şi înrudirea celor două surori – africană şi europeană – se afirmă cu violenţă. Marea îndulceşte totuşi severitatea imaginii prin farmecul culorilor sale. La mică altitudine, gama nuanţelor între apele mediteraneene şi atlantice lasă să se întrevadă, dacă nu nivelurile batimetrice, cel puţin diferenţele de adîncime şi calitatea apelor ce se întrepătrund. Ce răscruce ! Europa-Africa, mare interioară-ocean ! Spaţiul este ideal pentru înţelegerea locului pe care îl ocupă elementul marin în devenirea Europei. Coloanele lui Hercule se află la doar cîteva ancabluri[1] de Trafalgar, aşa cum castelul de la Elsinor evocă, mai degrabă decît regatul „putred" bîntuit de Shakespeare, măreţiile Hansei, ambiţiile lui Gustav Adolf şi Petru cel Mare şi rivalităţile navale anglo-germane. Istoria a păstrat în ambele spaţii simboluri palpabile. Căci nu degeaba regatul Danemarcei, pe de o parte, al Angliei, pe de alta, au instaurat, unul în Sund, un

1. *Ancablură :* unitate de măsură pentru lungime, egală cu a zecea parte dintr-o milă marină.

control fiscal ce a durat o jumătate de mileniu, celălalt în Gibraltar, o supraveghere navală ce se exercită de aproape trei secole.

Dacă poziţiile geografice justifică prin consecinţele lor o comparaţie în măsură să genereze analogii, condiţiile de navigaţie merită, la rîndul lor, cercetate. Pentru început, curenţii de suprafaţă. În Gibraltar, pe cele circa 32 de mile marine pe care le presupune traversarea strîmtorii, apele atlantice se scurg de la vest la est, cu o viteză de 2-3 noduri, acoperind un flux de sens opus, mai sărat, mai cald şi mai greu, la o adîncime de circa -100 de metri. Dintr-un motiv exact invers, în strîmtorile daneze curentul de suprafaţă se deplasează de la est la vest. Explicaţia rezidă în opoziţia dintre bilanţurile hidrologice ale celor două mări, cel al Mediteranei fiind unul deficitar întrucît alimentarea ei cu apă dulce este inferioară evaporării, în timp ce în Baltica masa de apă adusă de fluvii este considerabilă. Totuşi, ritmul navigaţiei este guvernat de alte influenţe ; mai întîi, în ambele cazuri, de schimbările bruşte ale direcţiei vîntului, măcar că Gibraltarul suferă uneori de lipsa adierii în Mediterana ; în apele Malagăi, au fost corăbii care au zăcut amorţite de acalmie preţ de zile şi săptămîni întregi ; chiar vase mari de război au rămas în pană vreme de patru luni, în secolul al XVIII-lea. Mai des însă, în Gibraltar, ca şi în strîmtorile daneze, frecvenţa ceţurilor este deosebit de primejdioasă ; pericolul este atunci îndoit : eşuarea şi coliziunea. Navigaţia pe timp de iarnă este anevoioasă, uneori imposibilă, pentru mai multe săptămîni, atît în Mediterana şi Atlantic, cît şi între Baltica şi Marea Nordului. Totuşi, îngheţul hibernal din strîmtorile daneze nu este o regulă anuală, iar durata lui este variabilă. În aceste condiţii, siguranţa capătă o importanţă care creşte o dată cu afluenţa navelor. Acuitatea acestei probleme este maximă în pasul Calais, unul din punctele nevralgice ale circulaţiei maritime mondiale. Statistici recente evaluează la 91.000 numărul bastimentelor ce tranzitează această strîmtoare de la vest la est sau între ţărmul francez şi cel englez, adică aproape dublul traficului din Gibraltar (57.000). În Marea Mînecii, pericolele nu sînt nici mai mici, nici mai mari decît în alte părţi ; riscurile provin din intensitatea circulaţiei, care a trebuit reglată în Marea Mînecii, aşa cum s-a făcut pe coastele bretone, prin sistemul „culoarului navigabil". Între Dover şi capul Gris-Nez, îngustimea şenalului, într-un culoar de trecere larg de nici 34 de kilometri, este agravată însă de prezenţa fundurilor puţin adînci din preajma porturilor Calais şi Dunkerque

şi, de multe ori, de violenţa valurilor de furtună venite din Marea Nordului. Un exemplu răsunător de expunere la asemenea primejdii este cel al Invincibilei Armada în 1588, dar am putea cita multe altele, precum faimoasele catastrofe din 1421 şi 1953. Trebuie aşadar să merite osteneala pentru ca europenii să exploateze la un nivel atît de înalt oportunităţile oferite de rutele maritime ce leagă Gibraltarul de Sund şi Anglia de Franţa.

Deplina valoare a unei strîmtori este dobîndită atunci cînd culoarele de trecere îşi dezvoltă rolul de încrucişare de drumuri, de răspîntie. Dar cine zice „răspîntie" poate zice în acelaşi timp poartă de intrare sau zid de oprelişte. Strîmtoarea e cea care hotărăşte soarta unei traversări. Din punct de vedere istoric, ceea ce s-a spus despre Danemarca, „portarul Balticii", s-a aplicat şi pretenţiei engleze de control asupra Gibraltarului, ca şi Constantinopolului – „portiţă a Mării Negre".

Peninsulele şi insulele: „primele personaje din istorie"

Peninsulele mediteraneene sînt, pentru Fernand Braudel, „primele personaje din istorie". Ele decupează piesele mari ale puzzle-ului evocat mai sus, după un tipar capricios în care se îmbină sinurile, golfurile adînci şi mările adiacente. Dispuse în sensul meridianelor, peninsulele se prezintă aidoma unor „şosele spre Africa" (R. Blanchard), deschid drumuri dincolo de mare şi, în aceeaşi măsură, facilitează pătrunderea marină în inima continentului european. E cazul Italiei, încadrată de golful Genova şi de Adriatica, unde marea se insinuează în şenalele (*canali*) arhipelagului dalmat.

Orientarea meridiană permite multiple pătrunderi ale mării în trupul uscatului, de exemplu pe la extremitatea cizmei italiene, între talpa şi tocul ei legendare. În alte părţi predomină articulaţii asemănătoare mîinii omeneşti – în adevărata ei măreţie în Pelopones, la scară mai mică în Peninsula Calcidică (trei fîşii de pămînt, cinci golfuri) şi abia schiţată în Crimeea. Li se adaugă puzderia de insule de toate mărimile, daruri lăsate mării ori cucerite de ea în urma seismelor, a scurgerilor de lavă şi, uneori, a înnămolirii litorale. Mediterana apuseană îşi numără insulele pe degetele de la două mîini, dar ele sînt în general mai mari (Baleare, Corsica, Sardinia,

MEDITERANELE
0
500
1000 km
Cadiz
Gibraltar
Malaga
Strîmtoarea Gibraltar
Golful Cadiz
Ceuta
Insulele Baleare
Marea Balearelor
Golful Lion
Ebrul
Garonne
Ronul
Genova
Golful Genova
Veneția
Padul
Golful Veneției
Alpii Dinarici
Ancona
CORSICA
I. Elba
SARDINIA
Cagliari
Marea Tireniană
Neapole
I. Ponza
Marea Adriatică
Kotor
Dunărea
Constanța
Varna
MAREA NEAGRĂ
CRIMEEA
MAREA AZOV
Trebizonda
Bosfor
Marea Marmara
Thasos
Dardanele
Eubeea
Golful Corint
MAREA EGEE
Golful Tarent
Corfu
Trapani
Messina
SICILIA
Capul Bon
Malta
MAREA IONICĂ
PELOPONES
Capul Matapan
Cytera
RODOS
CIPRU
CRETA
MEDITERANA ORIENTALĂ
Alexandria
Nilul
Marea Roșie

Sicilia); sora ei răsăriteană abia le poate ţine socoteala, pe coasta adriatică şi în Marea Egee. Interpenetrarea pare aşadar ordonată şi mai raţională în vest, mai fantezistă în est.

Intrate mai puţin timpuriu în istorie, peninsulele atlantice joacă un rol destul de asemănător, cu un dispozitiv nord-sud echivalent, în principalele cazuri, cu ale celor mediteraneene. Masivitatea iberică, larg desfăşurată de la nord la sud, asigură individualitatea mediteraneană, tot aşa cum poziţia mediană a Iutlandei şi alungirea Scandinaviei pe 16 grade de latitudine păstrează individualitatea Balticii. Aceste „personaje" nu sînt unice. În inima Mării Mînecii, Cotentin îşi impune rînd pe rînd Angliei avanposturile şi ameninţările. Privind spre largul oceanului, cele trei capuri celtice, Land's End în Cornwall, limbile de pămînt bretone ale Finistère-ului francez şi capul Finisterre în Galicia, îşi afirmă vocaţia de punct terminus al mărşăluirii popoarelor spre soare-apune, lucru pe care Alphonse Dupront l-a înţeles şi descris în mod remarcabil cu privire la Santiago de Compostella. Invers însă, aceste promontorii, cu insulele ce le preced – Sein, Ouessant, Scilly –, îi semnalează navigatorului venind dinspre apus apropierea unei lumi în care marea face cauză comună cu continentul.

Mediteranele

Sectorizarea mărilor europene este deosebit de accentuată în Mediterana, unde distingerea a două bazine rezultînd din jocul plăcilor continentale este evidentă. Sicilia şi insulele împrejmuitoare care-i ocupă şarniera[1] sînt aşezate pe un soclu adînc de numai vreo sută de metri, între Trapani şi capul Bon, şi chiar înălţat pînă la –20 de metri, în apropiere de Malta. La vest de acest prag, o zonă individualizată începe să iasă din Gibraltar, o dată cu, potrivit lui Braudel, „Mediterana oceanică"; în prelungirea sa, „marea Balearelor" se întinde spre Corsica, adîncă de 3.420 de metri. Ape mici leagă Sardinia de Tunisia, mărginind Marea Tireniană, adîncă de 3.730 de metri în zona Insulelor Ponziane. Totuşi, suprafaţa şi distanţele nu sînt mari aici, fiindcă, dintr-un avion în zbor la mare altitudine pe deasupra sudului Sardiniei, se pot simultan vedea Golful Cagliari,

1. *Şarnieră:* termen geologic definind locul de îmbinare între cele două flancuri ale unei cute anticlinale sau sinclinale.

ghici Sicilia şi urmări, în zare, lanţul muntos, înzăpezit de cu toamnă, al Calabriei, trasînd o linie de legătură între Europa şi Africa.

Aristotel era uimit deja, în *Meteorologice*, de adîncimile mediteraneene, abia bănuite în vremea sa. Nu avea ştiinţă despre abisurile de peste 4.000 de metri din sudul capului Matapan, dar nici nu era mai nesimţitor decît oamenii epocii lui la greutatea trecerii dintr-o Mediterană în alta. Homer o descrisese; Virgiliu a făcut-o legendară: „a nimeri din Scila în Caribda" nu ne mai poate nici mira, nici speria. Mările aşa-zise „fără maree" rezervă surprize. Într-adevăr, un decalaj de şase ore între Marea Ionică şi cea Tireniană, la o amplitudine[1] slabă (20-40 cm), e de ajuns pentru a stîrni din şase în şase ore un curent de cinci noduri, înrăutăţit de îngustimea strîmtorii Messina (sub 3 km); întîlnirea acestui curent cu contracurenţii litorali duce la formarea de vîrtejuri violente pe stîncile Scilei, la nord de Messina. Cu toate că şi alte regiuni ale lumii cunosc fenomene de acelaşi tip, această amintire transmisă de cultura clasică atestă, prin intermediul literaturii, importanţa legăturilor pe care popoarele europene le întreţineau cu marea.

Mai departe, iată spaţiul marin al zeilor şi al eroilor antici. Platon a scris această frază: „Sîntem grupaţi în jurul Mediteranei ca nişte broaşte în jurul unei bălţi". Cuvintele sînt dure, căci compatrioţii filozofului nu s-au mărginit să orăcăie pe ţărm. Nu degeaba numită în Evul Mediu „Golful Veneţiei", Adriatica este în aceeaşi măsură golf şi mare adiacentă, dar şi mai mult culoar marin (lung de 460 de mile) ducînd pînă la poalele arcului alpestru, aproape de intrările montane ale Europei Centrale. Contrastul este vizibil între ţărmul apusean, puţin ospitalier, cu excepţia Anconei, şi cel răsăritean, unde marea, trecînd de numeroasele insule alungite ca un zid de apărare, pătrunde în inima Alpilor Dinarici, uneori adînc – la gurile Kotorului, de exemplu. Impropriu numit canal, Otranto este în realitate o strîmtoare lată de doar 40 de mile şi adîncă de 740 de metri; ea guvernează accesul în Adriatica şi, deopotrivă, itinerarul costier în largul Albaniei şi al Greciei. Adevărată răscruce de drumuri, canalul Otranto a văzut înfruntîndu-se Orientul şi Occidentul. Pe malul răsăritean începe un străvechi şi firesc traseu către Constantinopol, Via Egnatia; şi tot în aceste ape s-a jucat, în mai multe rînduri, soarta

1. *Amplitudinea mareei:* diferenţa de nivel între apa înaltă (flux) şi apa joasă imediat următoare (reflux) a unei marei.

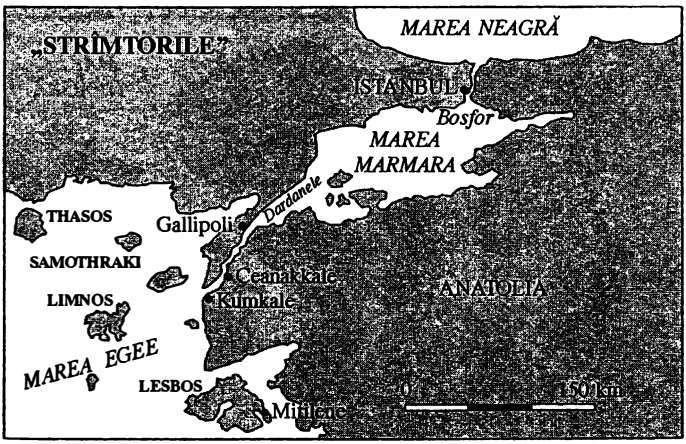
Europei: Actium (31 î.Hr.), Lepanto (1571), Navarino (1827). Marea şi-a afirmat în aceste ape rolul care îi revine în destinul continentului.

Pentru cine stăpîneşte canalul Otranto, drumul e deschis spre Mediterana răsăriteană. Canalul Corfu, străbătut de un curent, oferă un itinerar ferit, chiar dacă mai lung decît traversarea Mării Ionice. Această rută este, fără îndoială, cea mai propice pătrunderii în Grecia occidentală, însă cei care se temeau de înconjurul Peloponesului au trebuit să aştepte săparea celor 6 kilometri ai canalului Corint, între faleze înalte de calcar alb, încheiată între 1882 şi 1892; construcţia acestuia fusese schiţată pe vremea lui Nero, în 67.

„Strîmtorile"

Despre ambivalenţa continentală şi maritimă a Peninsulei Elene s-a spus totul, de la antici şi pînă la noi. Văzută dinspre Europa, cu excepţia navigaţiei interne din arhipelagurile egeene, circulaţia este dominată aici de doi poli de atracţie. Unul se sustrage Europei, fără a o lăsa însă indiferentă, căci relaţiile cu Orientul Apropiat şi cele cu teritoriile de dincolo de Suez fac parte din orizonturile sale. Celălalt îi rămîne specific, întrucît, alături de alte două mări anexe, Marmara şi Marea Neagră, are legătură cu anumite sectoare nevralgice ale istoriei, Dardanelele şi Bosforul, „Strîmtorile" prin excelenţă. Convergenţa rutelor maritime în direcţia Istanbulului implică întreaga Grecie insulară şi face ca navigaţia să pătrundă în nenumăratele scobituri ale ţărmurilor ei. În 1992, o panoramă nu ar putea trece cu vederea coastele anatoliene; fără a aparţine geografic Europei, ele sînt legate de continent prin multe amintiri şi, în ziua de azi, se află sub suveranitatea unui aliat al Europei. Încercarea noastră de sinteză are numai de cîştigat luîndu-le în considerare.

„Strîmtorile" ridică o problemă politică şi militară de care va fi vorba mai tîrziu. Să ne mulţumim deocamdată cu datele geografice la nivel maritim. Fie că vin de la Alexandria, Beirut, Rodos şi Izmir, Tesalonic şi Atena, după ce au trecut de strîmtoarea Corint, sau direct din porturile Mediteranei apusene, navele ce urcă spre Istanbul se întîlnesc în dreptul insulei Tenedos, înainte de a pătrunde în Dardanele. La est, intrarea în Bosfor adună laolaltă vasele venite din porturile europene Varna, Constanţa, Odesa, din Crimeea şi Marea Azov, fără a uita, în Asia, Trebizonda. Toată această mulţime se

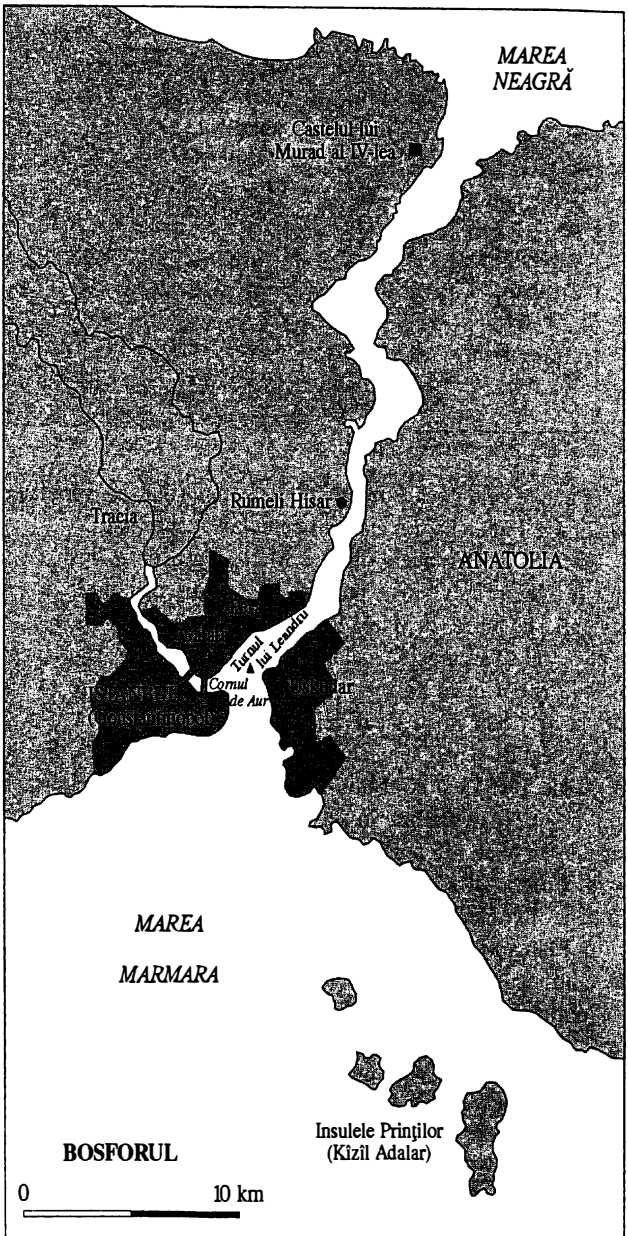


zoreşte spre cele două extremităţi ale Strîmtorilor, iar varietatea de pavilioane reprezintă un element complex al chestiunii.

Accesul în Dardanele dinspre Marea Egee nu e lipsit de dificultate, chiar în vremea noastră, şi cu atît mai mult în epoca navigaţiei cu pînze. În Marea Egee, vînturile sînt instabile în sezonul nefavorabil. Parcurgerea celor 70 de kilometri ai Dardanenelor include riscul legat de îngustimea culoarului de trecere (4 km la intrare şi 1.800 m în locul cel mai strîmt); este periculos să te îndepărtezi de şenal, semnalizat pe timp de pace (nu era, fireşte, şi în martie 1915!) şi străbătut de un curent potrivnic celui ce urcă spre Bosfor, dar prielnic în sens invers; în sezonul rece domnesc rafalele violente (35 pînă la 50 de noduri) ale unui vînt glacial din nord. Contrastul este puternic faţă de sezonul cald, cînd vînturile etesiene* înlesnesc navigaţia.

În Marea Marmara, regimul este identic, iar apa, uneori agitată de valuri scurte. Dificultatea se datorează curenţilor de suprafaţă – mai puţin repezi, totuşi, după Bosfor – şi pîclelor de pe coaste care, vara chiar, constituie riscuri de eşuare. Pe deasupra, navigatorul trebuie să ia în calcul inversarea balizajului între Dardanele şi Bosfor: în prima, Europa se află la babord, iar în a doua, la tribord, fiindcă dreptul maritim internaţional, recunoscînd egalitatea juridică

* Vînturi din nord care suflă în Mediterana răsăriteană în fiecare an, pe timpul perioadei de caniculă (de la gr. *etos*, „an", n.red.).


MAREA NEAGRĂ
Castelul lui Murad al IV-lea
Rumeli Hisar
Tracia
ANATOLIA
Turnul lui Leandru
Cornul de Aur
MAREA MARMARA
BOSFORUL
Insulele Prinţilor (Kizil Adalar)
0
10 km

a Mediteranei şi a Mării Negre, acordă acelaşi statut ambelor ţărmuri ale Europei şi Asiei, din cauza apartenenţei lor de aproape cinci secole şi jumătate la suveranitatea otomană. Totuşi, acest principiu este limitat de practica internaţională a traversării pentru toate naţiunile, în special pentru riveranii Mării Negre. Astfel se întredeschide unul dintre capitolele importante ale raporturilor Europei cu marea.

Staţionarea vaselor în Marea Marmara nu oferă o siguranţă deplină, de pildă în apropierea ţărmului Asiei, în dreptul localităţii Dolma Balce (turnul lui Leandru), unde navele îşi tîrăsc ancorele pe fundul apei; adîncurile, populate de epave, sînt păstrătoare de istorie. Dintotdeauna s-a dovedit mai profitabil să te laşi purtat de val, cu ajutorul unui pilot, spre adăpostul Cornului de Aur, adînc de 7 kilometri, căci apele liniştite oferă pe ambele maluri excelente posibilităţi de staţionare. Cu toate acestea, Cornul de Aur nu este un sejur idilic în tot timpul anului. Anticii ne-o adeveresc: expediţia argonauţilor nu a fost o croazieră de lux, iar mai aproape de noi, Pierre Loti, în *Les Désenchantées*, denunţă iluzia primăverii veşnice şi profeţeşte pentru iarnă „jgheabul de prăpăd în care se năpustesc, sub un cer de plumb, toate rafalele îngheţate ale Rusiei şi toţi curenţii primejdioşi prin care îşi vorbesc cele două mări". În această întretăiere de contraste, sezonul cald oferă, dimpotrivă, farmecele unor mări luminoase. Puţine privelişti sînt mai atrăgătoare decît spectacolul strălucitor, văzut din avion, al zilei în chindii: vîntul suflă din vest şi, pentru a ateriza, aparatul ia poziţie la verticala ieşirii din Bosfor către Marea Neagră; minaretele Istanbulului se profilează pe azurul cerului, încadrate de Marea Marmara şi de colinele tracice. Aici ia sfîrşit Europa, într-una din cele mai frumoase panorame marine din lume.

Sfîrşit? Cele două ţărmuri ale Bosforului seamănă precum pereţii unei văi, ceea ce a şi fost odinioară. Dar ce vale! 32 de kilometri de meandre abrupte, aşa încît Bosforul devine o strungă cu lăţimea cuprinsă între 2,5 kilometri şi 550 de metri, mai înainte de a se lărgi din nou la 4,7 kilometri, la ieşirea spre Marea Neagră. Limita maritimă a Europei ar fi aici aproape imperceptibilă, fără măreţia sălbatică a naturii şi fără lucrările oamenilor, fortificaţiile de altădată şi, cîndva, podul dintre continente. Curentul de revărsare venind dinspre Marea Neagră aduce, în repeziciunea lui, răceala apelor ei puţin sărate: ce deosebire faţă de Dardanele!

Marea Neagră este o lume fără seamăn. Terminus sudic al centurii marine a Europei, această mare le părea anticilor foarte îndepărtată. Melancolia lui Ovidiu, în surghiun pe ţărmurile ei, se alătură sumbrelor evocări ale gerurilor pontice din scrierile lui Herodot; este adevărat că entuziasmul soldaţilor lui Xenofon, la vederea reconfortantă a mării familiare, compensează întrucîtva aceste impresii pesimiste. Ieşirea din Bosfor în Marea Neagră nu cere mai puţină băgare de seamă decît intrarea, chiar pentru utilizatorul *Îndreptarelor nautice* de azi, iar ţărmurile europene sînt rareori ospitaliere, exceptînd cazul estuarelor. În sfîrşit, mările europene se termină, la nord-est de molul Crimeii, printr-o anexă al cărei bilanţ hidrologic este mai mult decît pozitiv: Marea Azov, din belşug alimentată de Don, are o adîncime sub 14,5 metri în centru, iar legătura ei cu Marea Neagră, strîmtoarea Kerci (Bosforul cimerian), nu e decît o gîtuitură îngustă de 130 de metri şi adîncă de cel mult 7,30 metri. Astfel ia sfîrşit lunga centură maritimă care se întinde din Gibraltar pînă la primele pante ale Caucazului.

Mări din nord şi mări din sud

La sud, ca şi la nord, Europa este deci înconjurată de mări dispuse în arce de cerc şi relativ simetrice. Arcul mediteranean se întinde de la 6,5°V la 41°E (incluzînd Marea Neagră) şi se desfăşoară între 31°N şi 47°N (Marea Azov); arcul baltic urcă în latitudine pînă la 54°N, nu departe de cercul polar, şi acoperă 19° în longitudine (de la 11°E la 30°E). Încă din secolul al XI-lea, Adam din Bremen, căruia i se datorează o cronică a arhiepiscopilor oraşului său, explica denumirea populară a acestei mări prin forma ei de graben circular (*in modum baltei*). Dacă e să-i dăm ascultare, etimologia *belt* ar lămuri aşadar numele Balticii. Înaintea lui, Eginhard, sfetnic al lui Carol cel Mare, şi, chiar cu mult mai devreme, Pytheas din Marsilia vedeau în această mare un golf adînc ce ţinea de ocean. Nu există o denumire echivalentă pentru forma Mediteranei. Totuşi, numele de *mare nostrum*, dat de romani, păstrează concepţia despre o mare, dacă nu închisă, în orice caz inclusă într-un univers politic la început singular şi centrat pe Europa, apoi împărţit cu Africa.

Aria baltică, mai puţin întinsă, constituie o lume integral europeană. În Sund, călătorul poate fi tentat să compare Elsinorul cu

Gibraltarul şi insulele baltice cu cele mediteraneene. Bornholm, Öland şi mai ales Gotland, cu portul ei istoric de la Visby, ar duce cu gîndul la Malta şi la Cipru, iar insulele arhipelagului finic sînt practic imposibil de numărat, ca şi cele din Marea Egee. Golfurile iau uneori proporţiile mărilor adiacente : de exemplu, golful Botnic, dinapoia Insulelor Åland. Ţărmurile Balticii sînt mult mai puţin articulate decît cele ale Mediteranei, chiar dacă aşa-numitele *hafen* aduc aici, oarecum, cu limanurile Mării Negre, şi ele expuse îngheţului iernii, dar de proporţii şi durată mai mici.

Şi Baltica, şi Marea Neagră joacă un anumit rol regulator, dacă nu chiar de mări „cu bucluc", în ansamblul mărilor europene. Orogenia glaciară, climatul şi regimul hidrografic contribuie la explicarea acestui fapt. Desigur, îngheţul afectează doar extremităţile septentrionale ale Mării Negre, dar cuprinde în fiecare iarnă golful Botnic şi se poate extinde la toată Baltica, aşa cum s-a întîmplat în 1942. Trăsătura lor comună este abundenţa aportului fluvial acumulat dincolo de pragul danez şi, respectiv, de cel turcesc ; de aici rezultă slaba salinitate şi un bilanţ hidrologic deficitar în ambele cazuri.

De la condiţiile hidrologice la condiţiile biologice nu e decît un pas. Între ocean, mările nordice şi sistemul mediteranean, repartiţia resurselor halieutice favorizează Atlanticul septentrional şi Marea Nordului. Planctonul se dezvoltă aici mulţumită suprapunerii şi amestecării de ape cu proprietăţi diferite, urmînd traseul curentului nord-atlantic. Diversitatea speciilor este mare, iar migraţiile acestora animă pescuitul începînd din strîmtorile daneze pînă în Marea Irlandei. Cu toate că Mediterana este mai puţin bogată în peşte, pescuitul îşi obţine aici capturile cele mai bogate din locurile în care platoul continental e mai puţin adînc.

Alte resurse, mai puţin egal oferite de apele europene : produsele minerale. Sarea, în primul rînd, de nelipsit din hrana oamenilor şi a animalelor, ca şi din conservarea alimentelor şi, în zilele noastre, din ramurile industriei chimice, este disponibilă în funcţie de concentraţia ei în apele mării. Nevoia de sare a dat naştere tuturor procedeelor de exploatare a acesteia : evaporare la soare, peste vară, acolo unde astrul luminează din belşug (Mediterana şi ţărmurile atlantice), tratarea prin fierbere a apei de mare, pe ţărmurile nordice. Pretutindeni prezentă, sarea marină este unul din elementele legăturii europeanului cu marea. Spre deosebire de sare, exploatată din cele mai vechi timpuri, petrolul nu este localizat şi extras decît de cîteva

zeci de ani, din străfundurile sedimentare ale Mării Nordului, între Anglia şi Norvegia.

Astfel, patrimoniul marin al Europei, oricît de inegal răspîndit, există şi reclamă o exploatare chibzuită din partea beneficiarilor săi europeni şi neeuropeni.

Inegala repartiţie a resurselor maritime în funcţie de configuraţia adîncurilor şi de traseul coastelor ilustrează o complementaritate şi o solidaritate naturale, pe care o comparaţie între lungimile ţărmurilor aparţinînd ţărilor europene le scoate în relief. Continentul numără aproape 68.000 de kilometri de coaste, cărora li se adaugă 10.000 de kilometri pe ţărmurile arctice ale Rusiei. În primele rînduri figurează Norvegia (20.000 km), Grecia (13.575 km), Suedia (7.624 km), Italia (7.458 km), Danemarca (7.438 km), Franţa (5.400 km), Spania şi Portugalia (4.359 km). Din această enumerare, chiar parţială, se desprinde o uşoară predominanţă a Europei de Nord. Intră în calcul : mărimea peninsulelor, foarte evidentă în Scandinavia, Italia, partea apuseană a Peninsulei Balcanice şi Grecia ; crestăturile uneori adînci ale coastelor stîncoase, în special pe faţada atlantică ; în sfîrşit, numărul considerabil de insule de toate mărimile, ivite din mişcări orogenice şi modelate de eroziune. La rîndul ei, topografia litorală contribuie la configurarea porturilor şi la dezvoltarea lor. În cele din urmă, linia ţărmurilor exercită o influenţă considerabilă asupra compenetrării apelor marine cu zonele de uscat, a lumilor maritime cu mediile terestre.

Revenind la constatarea conform căreia, în Europa, puţine puncte de pe continent sînt din cale afară de îndepărtate de vreo coastă, remarcăm că, între cele două mari sectoare maritime – nord şi sud –, legătura periferică asigurată de ocean este dublată de joncţiuni istmice organizate de om cu o inegală uşurinţă. De timpuriu, el s-a gîndit să amenajeze asemenea legături, fie utilizînd contextele naturale, fie construind punţi. Unele proiecte, concepute încă din Antichitate (Suezul şi Corintul) şi Evul Mediu (Kiel), nu au fost realizate decît într-o epocă apropiată de a noastră. Există un dublu istm francez, unul în Acvitania, celălalt între estuarul Senei şi delta Ronului ; la fel, un istm uneşte Marea Nordului cu Adriatica sau Marea Neagră, străbătînd, pe firul Dunării, Europa Centrală ; s-au pus, de asemenea, bazele unui proiect de autostradă din Baltica la Marea Neagră. O hartă ce ar reprezenta iniţiativele împlinite sau preconizate ar exprima mai bine decît nişte lungi rapoarte solidaritatea sectoarelor maritime

ale unei Europe continentale care, în realitate, este destul de mică. Să lărgim însă perspectiva. Progresele tehnologiei contemporane vin în prelungirea unor experienţe îndepărtate. Suez, Corint sau Kiel nu sînt doar realizările unor proiecte antice. Se prevede o joncţiune între golful Finic şi estuarele Mării Negre. Istmul rusesc începînd atunci să mai fie o năzărire a minţii, luntraşii varegi din Evul Mediu timpuriu vor trece drept nişte înaintaşi fără pereche.

Astfel, între mările din nord şi cele din sud, silueta Europei s-a şlefuit de-a lungul secolelor, iar mediul ei maritim pare mai pregnant. Îmbinarea pieselor în puzzle devine delicată, dar necesară. Dacă o spunem nu înseamnă că pledăm în favoarea vreunui imperialism maritim al Europei. Dar putem spera ca, în organizarea ei, să nu fie uitate – şi nici minimalizate – prezenţa şi influenţa benefică a mării. Este adevărat că istoria pare, cu unele excepţii, să le fi neglijat, interesîndu-se mai degrabă de muncile sedentare ale cîmpului şi de tropotul de năvală al cizmelor. Privirea ei a preferat teritoriul tot mai restrîns spre care popoarele roiesc, îmbulzindu-se. Explicaţiile sînt multe, iar una dintre cele mai plauzibile este insuficienta cunoaştere reciprocă în care au trăit vreme îndelungată cele două faţade maritime ale Europei. Două cuvinte rezumă vechimea şi profunzimea acestui „spate către spate" : Levantul şi Ponantul ; consonanţa lor este deosebit de intensă în graiul acelor ţinuturi latine – franceze şi spaniole – dăruite cu un versant mediteranean şi, deopotrivă, cu o deschidere atlantică.

Capitolul al II-lea

Anterioritatea Mediteranei

(de la Atena la cetăţile italiene)

Avatarurile unei imagini: două universuri distincte

Pînă la mijlocul Evului Mediu, adică pînă spre sfîrşitul secolului al XIII-lea, cele două arii maritime ale Europei şi-au întors adeseori spatele una alteia. Şi-au trăit fiecare propria viaţă, în circuit aproape închis, iar oamenii mării, vorbitori de limbi diferite şi concepînd lumea fiecare în felul său, se ignorau. Imaginea Europei văzută dinspre mare seamănă aşadar cu cea a unei oglinzi plesnite, dar nu sparte.

Un simbol a fost naşterea eroinei eponime a Europei pe ţărmurile feniciene, înainte de a zbura spre Creta, în spinarea unui taur înaripat. Un altul este trezirea continentului la viaţa maritimă prin flotele moştenitorului ei, regele Minos, căruia, potrivit lui Tucidide, elenii îi datorează modelul lor. Rolul european al Mediteranei începînd din Antichitate a fost omagiat de Victor Bérard şi Albert Thibaudet. Jacqueline de Romilly a dat un suflu nou temei pornind de la textele lui Tucidide. Maurice Lombard a formulat ipoteze fecunde despre rolul mediator al Mării Interioare. H. Ahrweiler, J. Rougé şi M. Reddé au consacrat marinelor mediteraneene antice lucrări devenite clasice. Fernand Braudel, în sfîrşit, a lăsat pagini decisive despre Mediterana. Să ne mulţumim a ne situa, rînd pe rînd, pe ţărmurile meridionale ale Europei şi în plină mare, în încercarea – hotărnicindu-ne ambiţia – de a discerne cîteva resorturi istorice ale relaţiei Europa-Mediterana.

MEDITERANA ELENICA
0
500
1000 km
Massalia
Antipolis
CORSICA
Alalia
SARDINIA
Ibiza
Tartessos
Tingi
Cume
Neapolis
Tarent
Sybaris
Crotona
Rhegion
Ségeste
Messina
Agrigent
Catana
Gela
Siracuza
Malta
Itaca
ATENA
Corint
Cytera
Thera
Lesbos
Chios
Eubeea
Delos
Naxos
Cos
Abydos
Focea
Milet
RODOS
CRETA
CIPRU
Cirene
Naucratis
Istros
Chersonesos
PONTUL EUXIN
Mesambria
Apollonia
Heracles
Sinope
Bizanț

Atracţia pentru soare

Atracţia exercitată de ţărmurile însorite asupra popoarelor din nord este milenară. Voga contemporană a croazierelor mediteraneene este o îndepărtată moştenitoare a periplurilor septentrionale în căutarea soarelui. Dintre nenumăratele explicaţii, putem reţine tinderea maselor unele spre altele. Veniţi în valuri succesive, elenii nu au îmbrăţişat toţi viaţa maritimă, iar pirateria şi expediţiile de jaf ale „popoarelor mării" au lăsat amintiri sinistre. Vasele lungi, zvelte şi puntate ale micenienilor le-au venit de hac greoaielor şi masivelor corăbii cretane şi au permis o expansiune rapidă pe de o parte pînă în Marea Tireniană, pe de alta, pînă în Marea Neagră: recunoaştem aici odiseea lui Ulise şi expediţia argonauţilor, primele epopei maritime europene. Marile invazii de la sfîrşitul lumii romane au văzut perindîndu-se valurile de popoare germanice în căutarea mării. Dacă nu toate au izbîndit – cazul francilor –, altele, cum sînt goţii, s-au instalat în jurul Mediteranei apusene, în timp ce un al treilea grup, vandalii, reuşea să-i dea ocol, aşezîndu-se în Africa.

Astfel, direcţia sudică a concurat-o pe cea vestică, printr-o orientare care a fost rodul circumstanţelor şi al reputaţiei civilizaţiilor mediteraneene de a fi primitoare. Marea Neagră a împărtăşit aceeaşi atracţie. Să reamintim coborîrea varegilor pe fluviile ruseşti pînă la Constantinopol, unde bazileul a cîştigat de partea sa voinicia acestora, recrutîndu-şi o gardă din rîndurile lor. Tot în secolul al IX-lea, Mediterana occidentală era călcată de vikingi. Aceste episoade seamănă cu zborurile de păsări dinaintea migraţiilor. Au venit şi ele mai tîrziu, sub acelaşi imbold al atracţiei pentru un trai mai bun şi pentru bogăţie. Iată deci coborîrea normanzilor din Cotentin, camarazii lui Tancrède de Hauteville şi ai Guiscarzilor, întemeietori ai regatului Siciliei pe vremea cînd compatriotul lor Wilhelm cucerea Anglia. Moştenitor al normanzilor din Sicilia, neamul Hohenstaufen i-a purtat pînă la capătul de miazăzi al Italiei pe germanii atraşi de blîndeţea cerului mediteranean. Numele împăratului Frederic al II-lea rezumă el singur, în secolul al XIII-lea, adaptarea elementelor germanice la farmecele ţinuturilor meridionale. Cea mai mare parte a nou-veniţilor nu au căutat să se reîntoarcă în recile şi umedele regiuni pe care le părăsiseră. Mai mult, vrăjiţi de mediul mediteranean, s-au gîndit să-şi extindă cuceririle şi dincolo de mare, înspre

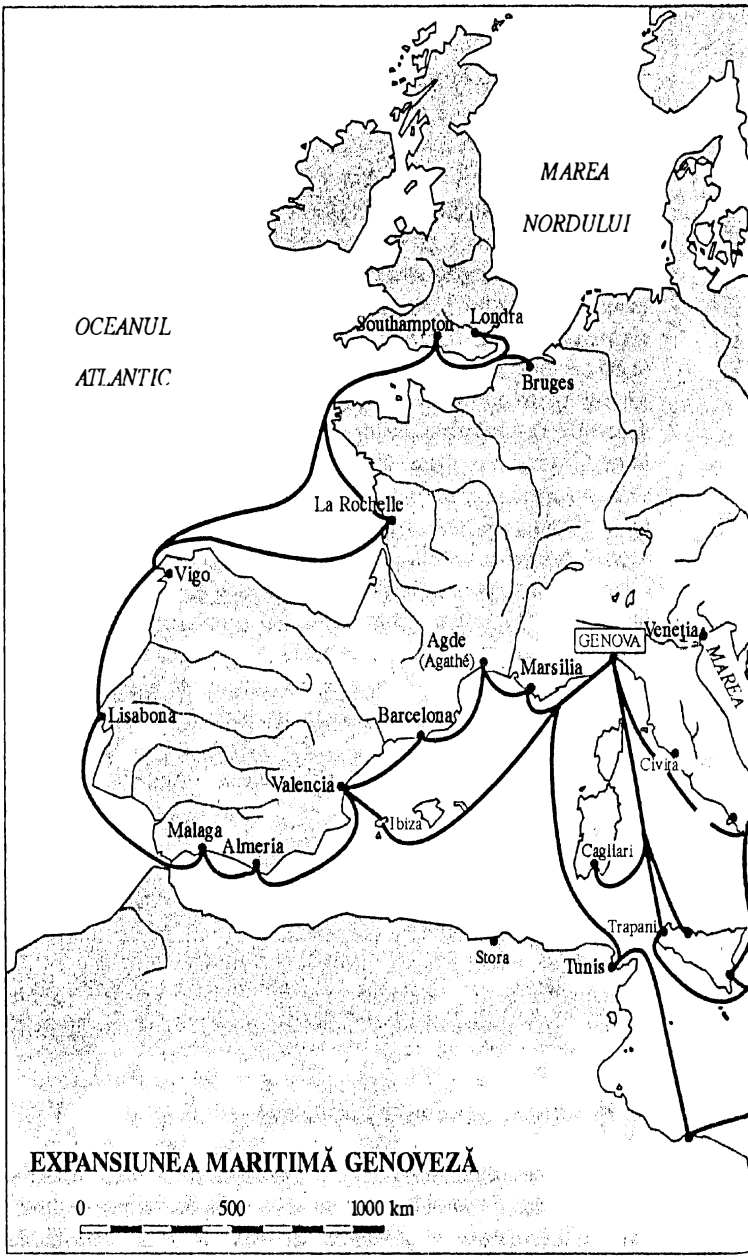
Bizanţ. De altminteri, atracţiei mediteraneene trebuie să-i adăugăm participarea europenilor nordici la cruciade, cu preţul unei lungi traversări (în secolul al XII-lea, de exemplu).

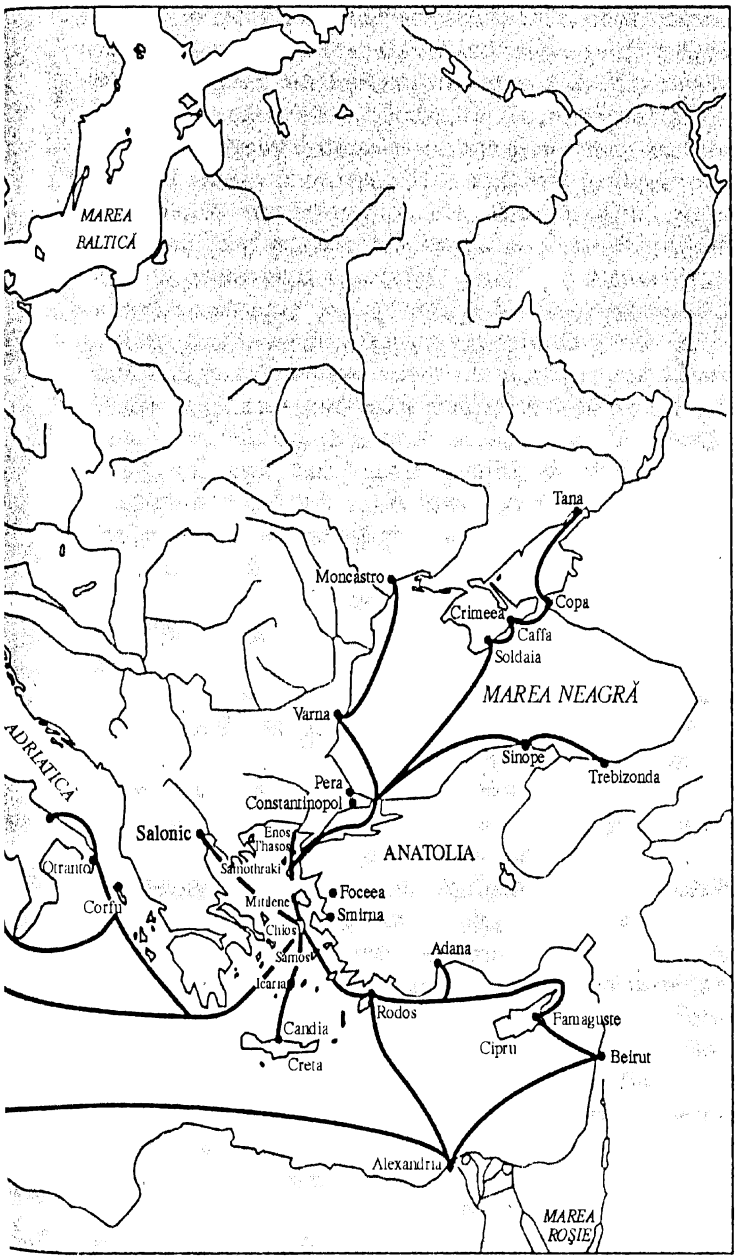
Cetatea se naşte şi creşte pe ţărmurile mediteraneene

Instalarea pe ţărmurile mediteraneene a fixat pentru mai tîrziu numeroase puncte de contact între Europa şi Marea Interioară. Aici au fost întemeiate porturi şi între ele s-au înnodat legături de dependenţă sau pur şi simplu relaţii, timp în care viaţa cetăţii se dezvolta. Să riscăm anacronismul, permiţîndu-ne apropieri ce sfidează spaţiul şi timpul. O hartă a porturilor presărate de cetăţile greceşti pe fîşia litorală europeană poate fi confruntată cu alte hărţi reprezentînd emporiile genoveze şi veneţiene din secolul al XIV-lea. Coincidenţa multor locuri este confirmată de arheologie şi texte. Toponimia antică supravieţuieşte uneori în denumirile actuale ; cazul este evident pe coastele Peloponesului, în Corfu, în Grecia Mare, Sicilia, în escalele insulare de pe drumul Bosforului, de exemplu în Thasos şi pe ţărmurile Pontului Euxin. Genovezii şi veneţienii au ocupat locurile alese altădată de greci pe coastele occidentale ale Mării Negre şi în Crimeea ; în această evoluţie, Bizanţul a precedat Constantinopolul. Adriatica, multă vreme neglijată în favoarea traversării directe a canalului Otranto, a văzut mai tîrziu aceeaşi însufleţire trezind la viaţă Ragusa şi porturile ilire, înainte ca aceasta să ajungă în Aquileia şi să ducă la fondarea Veneţiei, în partea de uscat cea mai scobită de mare, la gurile văilor alpine. Tot astfel, pe ţărmul cel mai retras al Mării Tireniene, Genova s-a cuibărit la poalele zidului muntos, la îmbinarea continentului cu peninsula. În Apus, flacăra întemeierii venise direct în întîmpinarea Galiei, la Marsilia şi la Arles, ca şi în întîmpinarea Iberiei, pe malurile viitoarei Catalonii şi ale Levantului spaniol. Nu e nevoie să insistăm pentru a recunoaşte continuităţile.

De la cetatea maritimă la talasocraţie

Dominaţia pe mare a fost, în Antichitate, ca şi în Evul Mediu, un obiectiv firesc al oraşelor maritime. Noţiunea de *sea power* nu le-a fost străină acestora, cu implicaţiile sale felurite, presupunînd


MAREA
NORDULUI
OCEANUL
ATLANTIC
Southampton
Londra
Bruges
La Rochelle
Vigo
Agde
(Agathé)
GENOVA
Veneţia
MAREA
Marsilia
Lisabona
Barcelona
Civita
Valencia
Ibiza
Malaga
Almeria
Cagliari
Trapani
Stora
Tunis
EXPANSIUNEA MARITIMĂ GENOVEZĂ
0
500
1000 km


MAREA BALTICĂ
Tana
Moncastro
Crimeea
Copa
Caffa
Soldaia
MAREA NEAGRĂ
Varna
Sinope
Trebizonda
ADRIATICA
Pera
Constantinopol
Salonic
Enos
Thasos
Samothraki
ANATOLIA
Otranto
Corfu
Foceea
Smirna
Mitilene
Chios
Samos
Adana
Icaria
Rodos
Famaguste
Candia
Cipru
Beirut
Creta
Alexandria
MAREA ROŞIE

deţinerea unei forţe navale potrivite pentru dobîndirea şi păstrarea bogăţiei comerciale, precum şi pentru cucerirea controlului politic asupra căilor maritime de comunicaţie. Procesele care au condus aici cetăţile antice şi metropolele medievale au fost variate. Expansiunea a luat adesea forma de început a unei emigraţii rezultînd fie dintr-o oarecare suprapopulare, generată de un dezechilibru între resurse şi numărul gurilor de hrănit, fie din disensiuni partizane care i-au constrîns pe învinşi la exil. Aceste posibile cauze, bine cunoscute la Atena, s-au regăsit în Genova şi Barcelona epocii medievale. Mai multe porturi din Grecia Mare şi Sicilia au fost şi ele ctitorii ale unor fugari. Marsilia îşi datorează originea concesiunii acordate de o căpetenie din partea locului unor emigranţi foceeni. Alte întemeieri s-au datorat patriei-mamă ateniene, preocupată să-şi asigure controlul asupra drumului grîului de la Marea Neagră şi să-l apere fie de concurenţi, fie de imperialismul persan. Acestea fiind spuse, gîndul ne poartă, cînd e vorba de Antichitate, mai întîi la rivalităţile dintre cetăţi, la lupta Atenei împotriva ambiţiilor Marelui Rege din vremea războaielor medice. Apoi, în ce priveşte Evul Mediu, putem evoca necurmatele conflicte între Amalfi, Pisa, Genova şi Veneţia, din secolul al XI-lea pînă în cel de-al XIV-lea. Dacă duhurile mării şi-ar putea istorisi amintirile, urzeala povestirilor le-ar fi, fără îndoială, înţesată de clişee.

Pentru a-şi dobîndi puterea pe mare, cetăţile antice şi oraşele medievale au căutat să deţină monopolul cîtorva linii de circulaţie la mare distanţă, în special spre Marea Neagră şi Orientul Apropiat, întreţinînd o numeroasă flotă de galere. Astfel au fost edificate talasocraţiile Atenei, Veneţiei, Genovei, Marsiliei şi Barcelonei, cu grade inegale de putere şi cu diferenţe instituţionale notabile. Ascendentul Atenei se concentrase în cadrul Confederaţiei Delosului. Mai tîrziu, sub o aparenţă de suplete, tot atîta rigoare a existat în regimul impus de Veneţia coloniilor sale din Iliria, Moreea, Egee şi Pontul Euxin. Genovezii lăsau patriciatelor din emporiile lor mai multă autonomie ; Pera şi Caffa sînt, din acest punct de vedere, cazuri speciale. Pieţele, ca şi mişcările sezoniere de flote (de exemplu, aşa-numitele *mude*, convoaie, la Veneţia) depindeau de hotărîrile luate în metropolă. Aproape că nu putem ezita în faţa folosirii cuvîntului „talasocraţie", întrucît, etimologic, el desemnează un sistem politic bazat pe dominaţia asupra mării ; în cazul Italiei medievale, calificativele *Serenissime* şi *Dominante* nu lasă nici o îndoială în această privinţă, iar riturile

de învestire a dogilor Veneţiei sînt semnificative: încă din secolul al XII-lea, accesul lor la stăpînirea peste apele mării (*dignitas aquarum*) este celebrată prin pompa unor nuntiri cu marea (*sposalizio del mare*).

Dominaţia pe mare nu a fost nici în Antichitate, nici în Evul Mediu un fenomen specific urban. Se poate vorbi de talasocraţie „imperială" cu privire la Roma, la Bizanţ şi, în secolul al XIII-lea, la Imperiul germanic şi regatul angevin din Sicilia, iar mai tîrziu, în fine, cu privire la coroana Aragonului. Anumite trăsături caracterizau această formă de suveranitate: întîietatea în spaţiul mediteranean, ambiţia de a-l domina şi vocaţia Europei de a-l administra. Fără îndoială, fiecare dintre aceste „talasocraţii" viza să-şi extindă autoritatea dincolo de orizonturile Mării Interioare, la hotarele Asiei şi ale Africii. Totuşi, Mediterana era concepută în principal ca aflîndu-se în slujba Europei, mijloc util – un fel de sperietoare – pentru conştientizarea personalităţii ei de către alte continente, mai ales împotriva expansiunii islamice.

„Mare nostrum"

Noţiunea romană de *„mare nostrum"*, semnificînd aproprierea Mediteranei de către europeni, s-a dovedit a fi extrem de rezistentă. Fără legătură cu pretenţia anacronică a fascismului mussolinian de a o reînvia în secolul XX, acest ideal fusese recuperat din ruinele Imperiului de Apus de către Bizanţ, începînd cu Iustinian, apoi de către Veneţia pe cale de a se naşte. „Imperiul roman de neam germanic" l-a reînsufleţit şi el, în timpul lui Frederic al II-lea; *Capitula* promulgate de acesta în 1239 atestă, pe plan maritim, o voinţă legislativă cu bătaie internaţională; se regăsea în ele o moştenire a regilor normanzi ai Siciliei. La rîndul lor, ambiţiile mediteraneene ale unui Carol de Anjou, în secolul al XIII-lea, şi ale aragonezului Alfons Magnanimul, în secolul al XV-lea, nu au pierdut prilejul de a se inspira din aceleaşi precedente.

„Mare nostrum": această trufaşă, dar legitimă formulă atribuită romanilor îşi găseşte justificarea de început în victoria lor asupra Cartaginei. Distrugerea metropolei punice a încheiat plasarea Mediteranei sub tutela Europei. Se isprăvise cu puterea maritimă a oricărui oraş sau regat din Africa sau Asia, fiindcă, una după alta,

Cartagina şi Siria au fost înfrînte. Totuşi, romanii nefiind un neam de marinari, trebuiseră să improvizeze forţe navale prin împrumuturi şi imitaţii şi să ucenicească într-ale navigaţiei. Exemplul flotelor elenistice, aliatele lor, le-a servit ca experienţă; lupta împotriva flagelului endemic al pirateriei a fost o şcoală aspră, în care Pompei a găsit prilejul să-şi instaureze controlul asupra Mediteranei răsăritene şi să pună la încercare superioritatea navală romană. A rezultat astfel dublul aspect, comercial şi militar, al unei *sea power* romane, bazată mai întîi pe dispozitivul, studiat de M. Reddé, unei marine militare împărţite în flote regionale, apoi pe organizarea de transporturi comerciale, descrisă de J. Rougé, care îndreptau convoaiele anonei[1] de la Alexandria şi Cartagina spre Ostia, Aquileia şi Tesalonic: Europa era aşadar principala piaţă de desfacere a acestui trafic. Această preponderenţă europeană a contribuit la generarea unui dezechilibru maritim în timpul invaziilor.

Bizanţul şi-a regăsit propria *sea power* în Mediterana o dată cu recucerirea iustiniană, dar incomplet şi temporar. Organizarea „themelor"[2] i-a permis să-şi constituie forţele navale pe sectoare şi să facă faţă pirateriei. Nu a putut împiedica, totuşi, distrugerea în timp a bazelor sale, pe de o parte de către normanzi, în Italia de Sud şi în Sicilia, pe de alta, de către arabi, în Marea Egee, la fel cum nu a putut ţine piept concurenţei din partea oraşelor italiene. Veneţia a fost marea beneficiară a căderii Constantinopolului în 1204, dar şaizeci de ani mai tîrziu, Mihail al VIII-lea Paleologul a putut inaugura, recăpătîndu-şi coroana, ultimele eforturi navale ale Imperiului bizantin, înainte ca acesta să fie cucerit de turci, în 1453.

Mediterana, plămîn şi doică pentru Europa antică şi medievală

Dialogul Europa-Mediterana a continuat pînă la sfîrşitul Evului Mediu, poate şi mai tîrziu, în condiţii destul de asemănătoare cu cele din Antichitate. Ca într-un organism uman, Marea Interioară a jucat rolul de reglare asemenea unui plămîn; aerul Orientului aducea

1. Lat. *annona*, *-ae*: aprovizionarea Romei cu alimente pentru un an.
2. Divizii militare.

suflul spiritului, iar activitatea maritimă susţinea funcţia de hrănire pe care o asigură circulaţia.

Curentele intelectuale şi spirituale şi-au avut aproape toate izvorul în Mediterana. O lucrare a lui Jacquline de Romilly arată cît de mult datorează idealul de libertate publică şi individuală Greciei şi că în special victoria de la Salamina asupra perşilor conservă o valoare simbolică. Acest exemplu este cel mai actual cu putinţă în ceea ce priveşte îmbogăţirea filozofică şi ştiinţifică primită de Europa de la marginile ei mediteraneene. Fără ele, ce ar fi cultura noastră clasică?

Graţie relaţiilor sale maritime a fost societatea romană iniţiată în cultele şi misterele orientale. Cu preţul frămîntatelor lui călătorii pe apă a adus Sfîntul Pavel creştinismul în Italia. După exemplul lui a venit, pe mare, monahismul răsăritean în contact cu ţărmurile provensale, iar numele Sfîntului Honorat, asociat unei mănăstiri din Insulele Lérins, îi păstrează amintirea. În sens invers, practica pelerinajului la locurile sfinte din Palestina se instaurează în Occident ca o întoarcere la izvoare, la început cu titlu individual, pentru mai bine de jumătate de mileniu. Călătoria din secolul al IV-lea a spaniolei Etheria[1] este unul din cele mai vechi exemple în acest sens. Cruciada însăşi a fost, iniţial, un extraordinar pelerinaj colectiv al evlaviei şi ispăşirii care, în ciuda devierilor, aşa a şi rămas pentru un mare număr de oameni. Expresia de „trecere peste mare" sub care a rămas desemnată era încărcată de înţelesuri: plină de cucernicie, desigur, plină de jertfă, plină în acelaşi timp de toată îngrijorarea pe care o inspirau neajunsurile şi lungimea călătoriei în legătură cu un element temut: marea. Cine putea fi sigur că se va mai întoarce? Totuşi, Mediterana era un drum al mîntuirii.

Şi nu doar pentru creştini – majoritari, ce-i drept, în Europa –, căci diferendul din 1054 nu a devenit schismă cu adevărat decît în 1204, cînd latinii au pus mîna pe Constantinopol. Evreii occidentali, numeroşi în Spania, Provenţa şi Europa Centrală, nu-şi uitau de Palestina natală, aflată dincolo de mare. În sfîrşit, Islamul şi-a realizat o însemnată parte a expansiunii pe cale maritimă, în Sicilia şi Baleare, ca şi din Maroc spre Andaluzia, datorită scurtimii traversării.

Cît priveşte interdependenţa materială Europa-Mediterana la nivelul schimburilor, ar trebui, pentru a o descrie, să reamintim toată istoria porturilor, să ne aplecăm asupra naturii, volumului,

1. Sfînta Silvia.

tipurilor de negoţ, să urmărim distribuţia mărfurilor. O carte abia dacă ne-ar ajunge pentru aşa ceva. Important ar fi nu atît să cuantificăm traficul (evaluare imposibilă cu exactitate), cît să-i estimăm frecvenţa, iar mai ales să determinăm natura schimburilor şi punctele de întîlnire dintre mare şi continent.

De la mare, ţărmurile mediteraneene îşi aşteptau în primul rînd mijloacele de trai. Mai cu seamă, încă din Antichitate, grînele, pe care vasele greceşti – cu cele ateniene în frunte – le încărcau în porturile Pontului Euxin; se ştie că de menţinerea acestei linii de comunicaţie depindeau supravieţuirea şi libertatea elenică.

La rîndul lor, romanii au cunoscut acelaşi imperativ. Au fost constrînşi, fireşte, de creşterea demografică a Urbei lor şi de nevoie, nu însă şi de atavism. Explicînd originile portului hărăzit să devină primul din Italia romană – Ostia –, Joël Le Gall constată că, o dată ce coborîtorii din Enea au pierdut aplecarea spre călătorii a înaintaşilor lor, viaţa maritimă a venit ea să-i caute, pe Tibru, sub înfăţişarea grecilor din secolul al IV-lea. Învăţăceii şi-au întrecut maeştrii, iar circulaţia maritimă a grîului a devenit o instituţie susţinută de Africa. O dată cu circulaţia grîului, cea a vinului, descrisă de A. Tchernia, însufleţea toate porturile de pe coasta europeană. Li se adăugau untdelemnul şi sarea, exploatată pretutindeni acolo unde muntele a făcut loc salinelor costiere. Nu am putea, în fine, să uităm articolele rare, şi, ca atare, scumpe, aşteptate din Orient: „mirodenii" şi parfumuri, în special. Pe lîngă geografi ca Strabon, autorul anonim din secolul IV al lucrării *Expositio totius mundi et gentium* a grupat elementele unui catalog a ceea ce primea Europa de la Mediterana. Chiar şi aşa, intensa activitate de odinioară nu se mai regăsea aici.

Expansiunea musulmană, indiferent ce va fi scris Henri Pirenne pe seama ei, nu a schimbat mare lucru. Ea nu a împiedicat – nu în măsura în care a crezut acesta – orice „scîndură" să plutească pe Mediterana. Funcţia portuară a oraşului Arles s-a făcut demnă, în secolul al IX-lea, de o elogioasă descriere din partea arhiepiscopului de Lyon, Teodulf.

La începutul carierei sale, Veneţia se bucura de o influenţă chiar mai extinsă decît Arles. Acesta din urmă aproviziona ţinuturile Ronului, Lyonul îndeosebi. Relaţiile Veneţiei se întindeau însă deja pînă în sudul Germaniei, prin văile alpine, ca şi pe ţărmurile Iliriei. Maurice Lombard a arătat că porturile mediteraneene primeau din

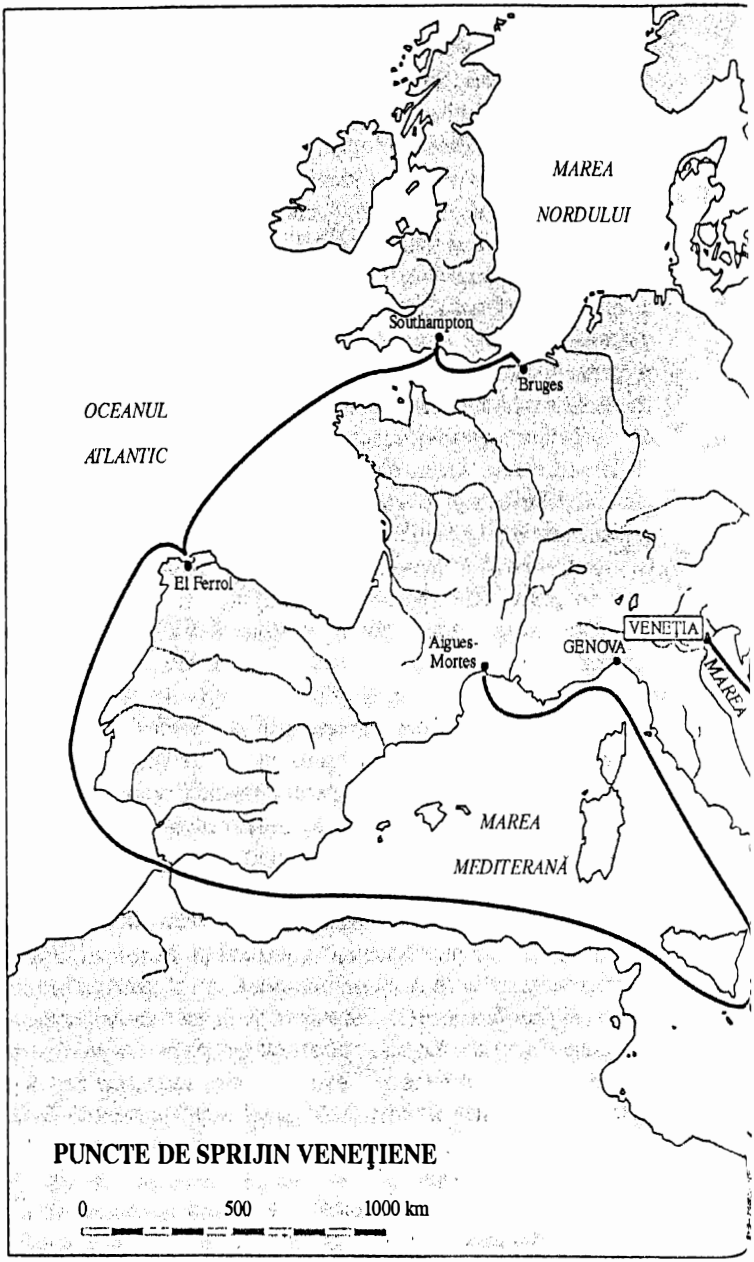
interior gama de esenţe lemnoase indispensabile construcţiilor navale, precum şi metale, feroase ori nu, ţesături de lînă şi in, schimbate în Orient pe mătăsuri. Interdependenţa continentului cu marea a creat de timpuriu condiţiile unei dezvoltări promiţătoare.

Acest avînt al schimburilor mediteraneene în cadrul Europei nu a aşteptat sfîrşitul secolului al XIII-lea pentru a depăşi graniţele Mediteranei. Pasul a fost chiar o necesitate politică, militară, economică, tot atît cît şi rodul unei iradieri intelectuale, religioase, dar şi manifestarea unei curiozităţi geografice. Îndepărtate, orizonturile de dincolo de Alexandria învăluiau într-un nimb misterios legăturile extra-europene ale Antichităţii. Scînteierea aurului şi a pietrelor preţioase se amesteca aici cu miresmele liturgice ale tămîiei. Lumea elenistică a transmis aceste reminiscenţe, iar darurile califului Harun al-Raşid către împăratul franc[1] au alimentat şi prelungit visarea.

În materie de visare, ceţurile din Nord nu erau mai prejos de efluviile Mării Roşii şi ale Oceanului Indian. La drept vorbind, certitudinile sînt firave. Pe căi terestre ajungea, din timp în timp, la Constantinopol, Veneţia sau Arles o materie organică fosilă, un soi de răşină, recoltată de pe plaje, succinul, comercializată de negustorii barbari care o aduseseră de pe ţărmurile Balticii prin Polonia, Boemia şi Stiria. Acesta era drumul continental al chihlimbarului, pe care un cavaler roman a primit de la Nero misiunea de a-l identifica. Ambra nu era singurul produs de import ce ajungea la mediteraneeni prin Europa continentală; trebuie să-i adăugăm mierea şi ceara, blănurile, în special de castor, şi să nu uităm un comerţ de sclavi destul de activ. Monede, ceramică şi bronzuri de proveniență romană atestă aceste transporturi în siturile arheologice din Europa Centrală.

Herodot scria deja că, pe lîngă chihlimbar, cositorul „venea de la capătul lumii". Tehnica fabricării bronzului pe baza unui aliaj de cupru şi staniu a făcut ca acesta din urmă să fie căutat în solurile antice. Ţinuturile celtice îl adăposteau în Galicia, în Armorica, în cele două Cornwall. Romanii au aflat despre el de la puni şi, pe urmele acestora, au mers să-l caute pe calea uscatului, dar şi pe mare, pînă în Insulele Scilly (Casiteridele[2]) şi promontoriul Vilaine,

1. Carol cel Mare. Califul apare ca personaj în numeroase povestiri din *1001 de nopţi*. Nici o sursă arabă nu pomeneşte însă această relaţie.
2. Din gr. *kassitéros*, „cositor" (staniu).


MAREA
NORDULUI
Southampton
Bruges
OCEANUL
ATLANTIC
El Ferrol
Aigues-
Mortes
GENOVA
VENEŢIA
MAREA
MAREA
MEDITERANĂ
PUNCTE DE SPRIJIN VENEŢIENE
0
500
1000 km

Tana
MAREA AZOV
Cetatea Alba
Crimeea
MAREA NEAGRĂ
Zara
Spalato
ADRIATICĂ
Ragusa
Galata
Pera
CONSTANTINOPOL
Durazzo
Abydos
Negropont
Corfu
Smirna
Layazzo
Zanta
Anfiohia
Modon
Coron
MAREA IONICĂ
Candia
Rodos
Famagusta
Beirut
Sidon
Tyr
Acra
CIPRU
CRETA
Alexandria
MAREA ROȘIE

pe bună dreptate numit Penestin[1]. Acesta a fost, după toate aparenţele, pe lîngă ambră şi staniu, obiectul misiunii încredinţate, zice-se, de Alexandru lui Pytheas din Marsilia. Expediţia a recunoscut coastele britanice şi Marea Nordului, poate pînă la latitudinea Bergenului. Episodul, timpuriu şi fără urmări imediate, a constituit un precedent. Se ştie că Cezar s-a aflat în campanie pe coastele Armoricăi, împotriva veneţilor, şi că a trecut Marea Mînecii, că Drusus, prin anii 4-6 d.Hr., a condus o escadră pînă în Iutlanda (promontoriul cimbrilor) şi că Imperiul a întreţinut o flotă pe Marea Mînecii. Acestea au fost cele mai vechi aventurări spre nord ale mediteraneenilor, dincolo de apele ce le erau familiare. Exemplul nu avea să fie singurul, nici experienţa – irosită. Înainte de 700, episcopul Arculf, întorcîndu-se din Orient, s-a îmbarcat în Sicilia spre Anglia şi Irlanda. Un alt reper: la începutul secolului al XII-lea, arhiepiscopul de Santiago, Gelmirez, a chemat în Galicia un meşter din Genova şi unul din Pisa pentru a-i construi două vase destinate luptei contra sarazinilor.

Totuşi, de regulă, mediteraneenii se mărgineau la Marea lor Interioară, lăsînd marinarilor de la Ocean şi din mările nordice sarcina de a-şi cutreiera propriile ape. Chiar din a doua jumătate a secolului al XIII-lea, repartiţia rolurilor între cele două sectoare începe însă să evolueze, în timp ce o serie de iniţiative corespund unei mutaţii semnificative în imaginea asupra lumii.

O invenţie şi o invitaţie mediteraneene: portulanul

Dintr-o dată, la sfîrşitul secolului al XIII-lea, imaginea cartografică se modifică, iar noutatea apare în Mediterana apuseană, şi anume în Italia, pe malurile golfului Genova. Pînă atunci, tradiţia cartografică era o reprezentare globală, reflectînd o viziunea conceptuală, chiar teologică, asupra universului terestru. Mediterana deţinea în acele hărţi locul central, corespunzător rolului ei de focar din care s-a răspîndit Evanghelia. Europa era avantajată, chiar dacă zugrăvită destul de stîngaci, cu neverosimile disproporţii. Cel mai izbutit dintre aceste mapamonduri, datat în jurul anului 1240, era conservat în Germania, la Ebstorf, înainte de a fi distrus într-un bombardament aerian; din fericire, există excelente reproduceri. Cartograful s-a

1. Din *pointe à l'étain*, „promontoriul cu staniu".

străduit cum a putut mai bine să concilieze schema tradiţională cu preocuparea pentru insolit şi cu fidelitatea faţă de detaliul concret. Diferitele părţi ale Europei se află aproximativ la locul lor, formele sînt însă fanteziste.

Totul s-a schimbat într-o jumătate de secol. Faimoasa „hartă pisană", păstrată la Biblioteca Naţională din Paris, este construită după o schemă total diferită. Ea a fost opera unui cartograf genovez, prin anii 1296-1300, însă denumirea îi vine din aceea că a fost cumpărată de o veche familie din Pisa. Desenată cu pana pe un pergament din piele de viţel, ea reprezintă, în ciuda stării proaste de conservare, bazinul mediteranean de la Marea Neagră la Atlantic, precum şi Europa Occidentală. Originalitatea hărţii ţine de modul în care a fost construită : se bizuie pe o cunoaştere precisă a ţărmurilor, pe care mediteraneenii o dobîndiseră determinînd poziţiile porturilor. Pentru aceasta, dispuneau de rezultatele unor calcule obţinute de ştiinţa arabo-iudeo-creştină, puse la punct începînd cu secolul al XII-lea, cu precădere în cel de-al XIII-lea, în *Tabelele alfonsine*, de la numele regelui Castiliei, Alfonso al X-lea „cel Înţelept". În plus, folosirea acului magnetic, atestată în secolul al XII-lea, a fost răspîndită în cel de-al XIII-lea mulţumită inventării (atribuită lui Gioia d'Amalfi) cutioarei (*bossola*) menită să-l cuprindă ; astfel, busola a permis precizarea şi verificarea poziţiei porturilor. Într-adevăr, navigatorii italieni s-au folosit în mod curent de anumite cărţi ce indicau amplasarea şi descrierea porturilor, numite din acest motiv *portolani*, prin urmare cărţi-portulan. Respectivele informaţii au fost reprezentate grafic în hărţile-portulan sau, mai simplu, în portulane.

Tehnica – inventată, se pare, în mediile maritime italiene – consta în a înscrie cu roşu şi negru, în funcţie de importanţa lor, numele porturilor, ţinînd seama de distanţele realmente cunoscute, pe un canevas de linii dispuse în stele care urmau direcţiile vînturilor şi ale punctelor cardinale, înscrise în circumferinţe tangente între ele şi împărţite în arii ale vînturilor.

Aşa cum se prezintă, harta pisană dovedeşte avansul mediteranean. Data întocmirii ei corespunde, cu o aproximaţie de cîţiva ani, primelor convoaie genoveze şi veneţiene în Flandra. Această „premieră" cartografică este aşadar contemporană „premierei" nautice. Indicaţiile pe care le conţine sînt simptomatice. Ele provin, fără nici o îndoială, din informaţii trăite, exacte despre Mediterana, încă puţin numeroase între Gibraltar şi Bruges şi, în sfîrşit, vagi despre

litoralul meridional englez, care abia dacă poate fi recunoscut. Puţin contează, se făcuse un pas înainte.

Progresul tehnicii cartografice aducea cu sine posibilităţi pe atunci nebănuite, dar reale. Sigur, portulanul nu include nici sistem de proiecţie, nici coordonate geografice. Harta din Pisa este orientată însă spre nordul magnetic şi, chiar de la început, se pare, extinderea Mediteranei în longitudine este rectificată, cu o aproximaţie de un grad faţă de adevărata ei dimensiune. Promisiunea pentru viitor era mai cu seamă aceea că sistemul de roze ale vînturilor, înscris într-un ansamblu de cercuri tangente (două pentru cele două sectoare ale Mediteranei), se preta unor posibilităţi nelimitate de reprezentări din aproape în aproape.

Să tragem linie: marinarii mediteraneeni au dat mai întîi un exemplu, apoi au propus întîlnirea cu confraţii lor din nord. În fine, faptul de a fi dăruit o nouă metodă cartografică, extensibilă la întreg pămîntul, poate părea o premoniţie a stăpînirii europene peste universul marin.

Capitolul al III-lea

Oceanul intră în scenă
(secolele XI-XIV)

O lentă ridicare a vălului

„Negura întunecată a oceanului îngheţat, în care ochiul abia putea desluşi ceva" : această evocare aparţinîndu-i lui Adam din Bremen, în secolul al XI-lea, introduce povestirea unei călătorii în Atlanticul de Nord. Cultivat (era canonic), autorul amesteca amintirea tenebrelor şi a vîntului ce stăpîneau apele primordiale (Facerea 1, 2) cu reminiscenţe virgiliene din *Eneida*. Acest om a fost însă unul din rarii călători informaţi şi credibili ai timpului său ; istoria lui despre arhiepiscopii oraşului Bremen se înfăţişează ca o gestă a eforturilor lor apostolice în rîndul popoarelor nordice. La vremea aceea, Veneţia, moştenitoare a Bizanţului, Romei şi Greciei, îşi începea expansiunea, concurînd Genova şi Amalfi. Un decalaj în raporturile lor cu Europa continentală continua să opună Mediterana şi mările din nord, lumina latitudinilor subtropicale şi ceţurile subarctice.

Acestea din urmă s-au risipit cu încetineală. Valurile succesive de popoare venite din est au contribuit, pînă în secolul al XI-lea, la întunecarea orizonturilor unei lumi neliniştitoare. Legende şi mituri aveau să supravieţuiască pînă la marile descoperiri geografice şi chiar în visele romantismului. E de crezut că Europa nu a atins oceanul, la început, decît cu vîrful degetelor : discreţie mai degrabă aparentă decît reală a unei mîini într-o parte atingînd Sudul, în cealaltă abia dezmierdînd Nordul, cu palma sprijinită pe ţărmurile Apusului.

În epoca lui Adam din Bremen, misterele nu mai erau la fel de adînci ca în secolele anterioare sau, oricum, ceea ce ascundeau se decanta încetul cu încetul. Cîteva căi de navigaţie străbăteau oceanul.

Încotro duceau? Cine le frecventa? Ce legau şi ce despărţeau? Universul atlantic a dezvăluit rînd pe rînd şi laolaltă un spaţiu al visării, un cîmp al încleştărilor, un domeniu deschis cîştigului şi puterii. Parcurgînd aceste etape, Europa a devenit conştientă de mările ei nordice şi s-a înstăpînit asupra lor.

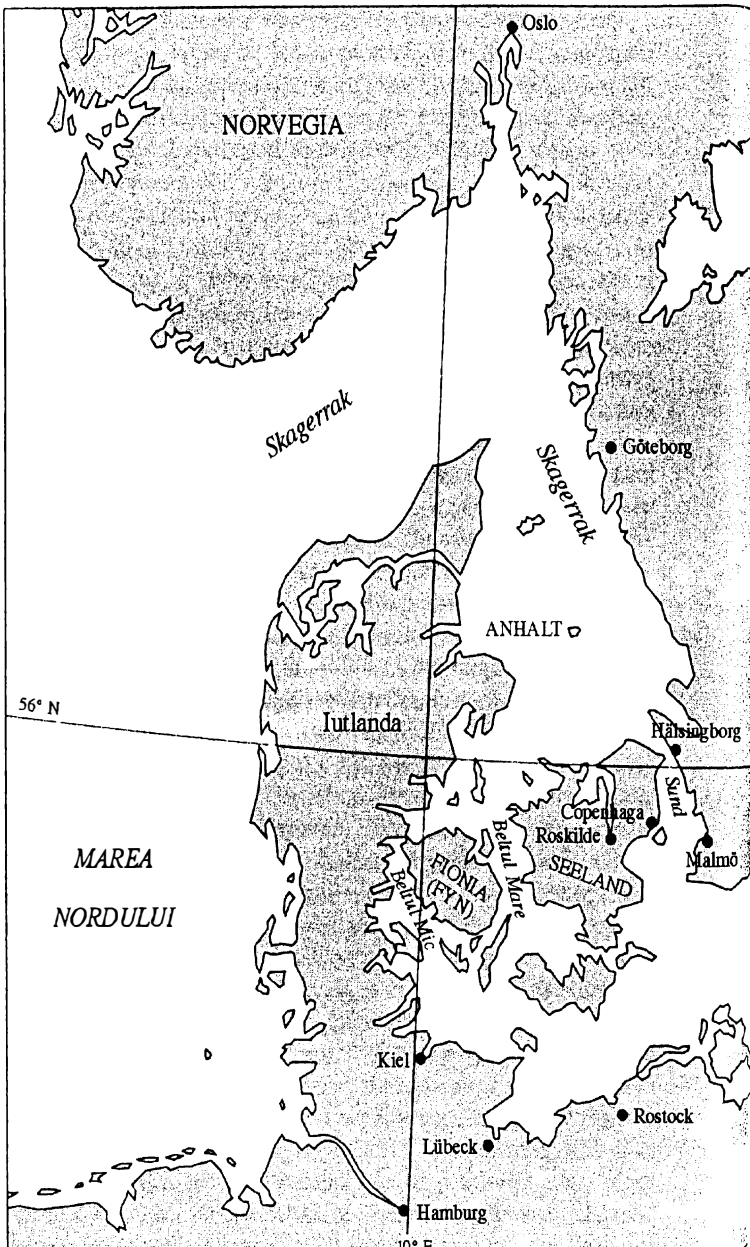
Un spaţiu al visării

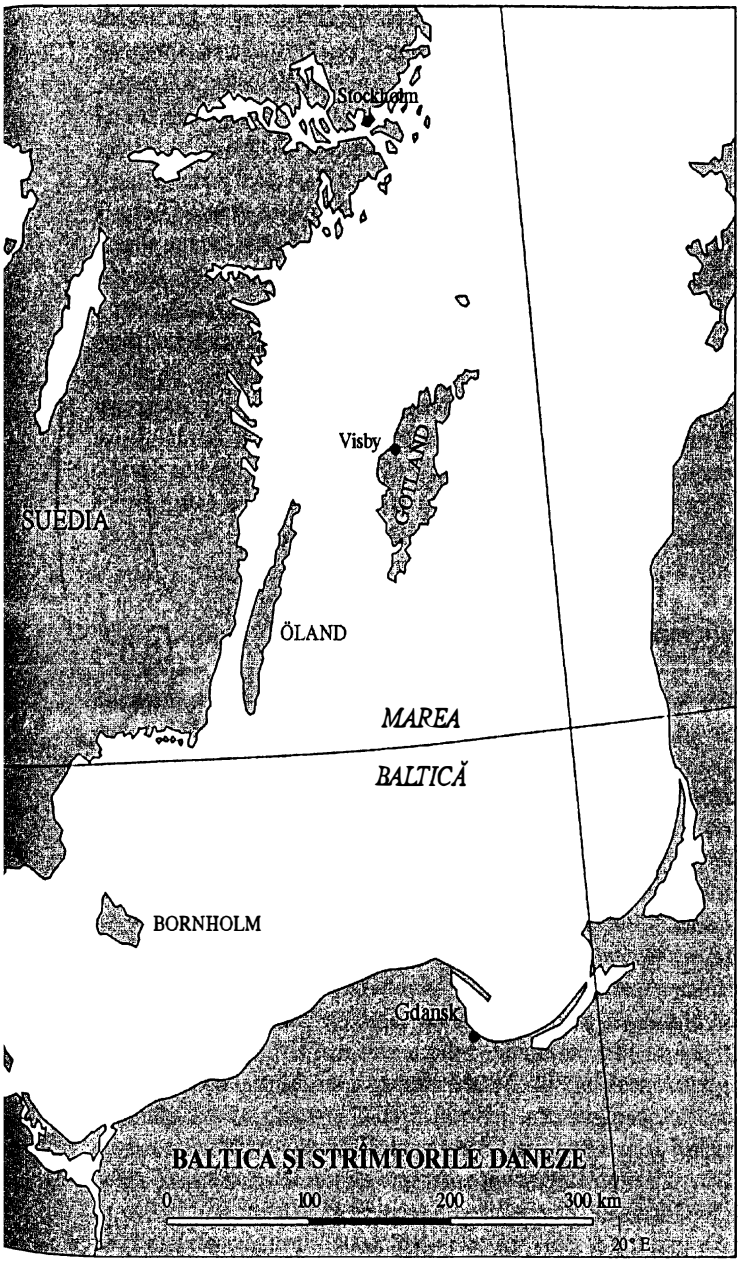
La început era visul. Dar, pentru contemporanii celor dintîi începuturi, ceea ce ulterior a fost recunoscut ca vis putea părea realitate. În reprezentările materiale, umane şi mentale din imaginarul medieval al lumilor nordice, marea deţine un rol de frunte. Referinţele maritime din mitologiile celtică, scandinavă şi germanică reflectă o intimitate cu marea cu nimic mai prejos, în materie, faţă de omoloagele lor mediteraneene, cu o notă, poate, ceva mai aspră. Astfel, la scandinavi Njord, zeul mării, nu agreează urletul lupilor din munţi; soţia sa, Skathi, în schimb, uriaşă a colinelor, nu suferă ţipătul zburătoarelor marine şi nu poate dormi pe apă; de aici, destrămarea căsniciei. Putea-vom găsi oare o mai bună mărturie despre conflictele interne ale unei societăţi în care oroarea instinctivă faţă de primejdiile mării să rivalizeze cu gustul pentru aventură? O altă legendă, de astă dată în *Edda*, evocă originea vieţii ca aflîndu-se în gigantul Ymir: pămîntu-i ţine loc de trup, iar sînge-i este marea; totuşi, pe cînd era copil, Ymir a fost hrănit de vaca Audumla. Trecerii de la pămîntul neîndestulător la marea promiţătoare îi corespundea aşadar întoarcerea la glia dătătoare de viaţă, simbolizată în ceremonii tradiţionale pe insulele Man şi Shetland. Aici, în a douăsprezecea noapte de peste an, se dă foc în mod solemn unui vas viking. Supravieţuirea unor asemenea obiceiuri dovedeşte înrădăcinarea anumitor noţiuni mai adînc decît resurgenţa lor profană, în secolele al XIX-lea şi XX, la scriitori, artişti şi oameni politici aflaţi în căutarea resorturilor profunde ale sufletului germanic. În 1799, Universitatea din Copenhaga a dat la concurs tema superiorităţii mitologiei scandinave faţă de cea a clasicilor. Nostalgia sentimentală a trecutului a repus atunci la loc de cinste legenda lui Ossian.

Voga tradiţiilor germanice şi scandinave a înlocuit pentru mult timp amintirea folclorului celtic, a cărui personalitate este şi ea viguroasă, cel puţin pe plan maritim.

Exemplul cel mai faimos este legenda Sfîntului Brendan. Pustnicul irlandez ar fi rătăcit, încă din secolul al VI-lea, pe ocean, din insulă în insulă, după unii trei luni, după alţii şapte ani, cu şaptesprezece marinari, pe un vas de formă circulară, din piei întinse pe o armătură de lemn uşor şi fără de cîrmă. Căutînd ei Insula Fericirii, ar fi trăit aventuri nemaivăzute, cum ar fi eşuarea, în dimineaţa de Paşti, pe spinarea unei balene pe care au luat-o drept insulă şi care a început să se mişte în timpul oficierii slujbei. Legenda, înflorită de la un ev la altul, era încă vie la vremea marilor descoperiri geografice, astfel că figura pînă şi în cartografia turcului Piri Re'is, inspirată dintr-un model genovez. Elementele unei tradiţii maritime europene erau astfel amalgamate: o ambarcaţie primitivă, o navigare primejdioasă, căutarea unei lumi ideale şi noi – o intrigă păgînă creştinată.

În fundal stătea mitul universal al insulei, „marele personaj al imaginarului omenesc" (J. Le Goff): lume închisă, misterioasă, unde ficţiunea proiectează o înlesnire ideală. Conceptul de insulă corespunde unor ţărmuri îndepărtate, exterioare ecumenei (*extra orbem*), unor lumi noi (*alterae orbes*), dincolo de ceţurile imensităţii mării. În decursul primului ei mileniu, creştinătatea occidentală a mutat de pe ţărmurile Anatoliei spre cele ale Marelui Nord peştera celor Şapte Adormiţi din Efes, bătrîni ale căror trupuri şi veşminte nu au suferit, din timpuri imemoriale, stricăciunea mormîntului. Acest transfer din Răsărit în Apus exprimă mitul unei hibernări nordice, reflex al veşniciei; în alte părţi, mai tîrziu, dincolo de tăcerea extremităţilor peninsulare, mitul insular a proiectat în Insulele Fortunate şi în „Insula Brazil" nostalgia unui nou paradis terestru. Patrick Gautier-Dalché întemeiază pe vechi texte anglo-saxone şi carolingiene ipoteza că necunoaşterea *ultimae fines* a fost, chiar de la început, indispensabilă pentru psihologia locuitorilor Europei. Are, fără îndoială, dreptate să ridice problema, căci unii oameni îşi puneau deja întrebări în legătură cu apartenenţa la lumea lor a pămînturilor „pierdute" în „pîclele fără sfîrşit". Mai tîrziu, la curtea lui Carol cel Mare, Alcuin, anglo-saxon şi creştin, simţea diferenţa dintre moştenirea păgînă a insularilor din nord şi cultura romano-creştină a continentalilor: „Ce legătură poate fi", scrie el, „între Ingeld (eroul unui trib germanic) şi Hristos?". Totuşi, cel mai mare poem anglo-saxon, *Beowulf*, nu aşeza deosebiri între ei şi verii lor continentali, danezii şi saxonii. La rîndul lor, Dicuil şi Ioan Scottus Eriugena nu socoteau că insulele îndepărtate ale Apusului s-ar fi


Oslo
NORVEGIA
Skagerrak
Skagerrak
Göteborg
ANHALT
56° N
Iutlanda
Hälsingborg
Sund
Copenhaga
Roskilde
Malmö
SEELAND
Beltul Mare
FIONIA (FYN)
Beltul Mic
MAREA
NORDULUI
Kiel
Rostock
Lübeck
Hamburg
10° E



BALTICA ŞI STRÎMTORILE DANEZE

aflat în afara lumii lor. Este adevărat că primul venise din Irlanda pentru a i se alătura lui Carol cel Mare, că, după ce a călătorit pînă în Insulele Feroe, menţionează ţara soarelui din miez de noapte, Thule, şi că a lăsat o *Carte despre mărimea feţei pămîntului*. În ce-l priveşte pe al doilea, irlandez şi el, acesta a făcut elogiul mării; departe de a fi, în ochii lui, un element perfid, marea îl atrage: „Pe mare", spune el, „îşi poate da raţiunea deplina-i măsură". Această atitudine este una ieşită din comun, inspirată, poate, de vreun clişeu. Tradiţia celtică, trecută prin Irlanda, contaminată de anglo-saxoni, trebuie să fi exercitat o oarecare influenţă. Dialogînd cu Alcuin, care-i era preceptor, Pépin, fiu al lui Carol cel Mare, îşi mărturiseşte teama şi curiozitatea de a merge pe mare. Alcuin îl linişteşte: „o corabie", zice el, „e o casă rătăcitoare, un han la purtător, un peregrin care nu lasă urme". Un sfert de secol mai tîrziu, afirmaţia nu ar mai fi fost aceeaşi. Din spaţiu al visării, oceanul şi anexele lui nordice deveniseră pentru locuitorii ţinuturilor costiere un cîmp al înfruntărilor repetate. Curiozitatea dădea înapoi în faţa fricii.

Un cîmp al înfruntărilor

Chiar şi agresivitatea popoarelor desemnate peiorativ ca vikinge şi-a adus contribuţia la personalitatea Europei primare. Timp de mai multe secole, dialogul lor cu marea a fost furtunos şi conflictual. A istorisi aceste scene domestice intră mai puţin în intenţiile noastre decît a stabili prin ce anume a rămas însemnat acest cuplu de nedespărţit, căci în cele din urmă contribuţia vikingă la imaginea maritimă a Europei se dovedeşte, în anumite privinţe, cu adevărat pozitivă.

Ceea ce solul ingrat al muntelui norvegian îi refuza unei populaţii prea numeroase, marea compensa prin pescuit, iar visele trezite de orizonturile nesfîrşite sugerau speranţe de stabilire pe meleaguri îndepărtate sau măcar de rodnice chiverniseli. Marea a generat aventura insulelor din Marele Nord, coborîşurile spre bogatele estuare ale continentului, jefuirea cetăţilor şi mănăstirilor, capturarea de sclavi destinaţi unor pieţe profitabile. Expediţiile vikingilor trebuie privite şi dinspre larg, nu doar dinspre ţărmurile pe care le-au atins.

Fără îndoială, devastările din secolele al VIII-lea şi al IX-lea au trecut prin foc şi sabie coastele occidentale, stîrnind acele panici pe

care le descriu analele şi cronicile. Pentru abatele de Saint-Riquier, Hariulf, marea e anticamera infernului, de nu infernul însuşi. „Marea", scrie el, „îşi leapădă pe ţărmuri monştrii pe care i-a hrănit cu peştele ei... Danezii, barbarii aceştia, dintre catargele lor înalte, ne par nişte fiare ale pădurii". Din calea lor, oamenii fug spre interior ; călugării, precum cei de la Noirmoutier, îşi strămută din popas în popas relicvele sfinţilor, ce le sînt tezaur şi scut. *A furore Normannorum, libera nos, Domine*[1], îngînă litaniile. Legislaţia carolingiană organizează trei „mărci" cu rol de apărare între Escaut şi Armorica ; eforturile sînt însă zadarnice. Litoralul, deja puţin populat, este părăsit chiar şi de eremiţi şi, în secolul al XII-lea, poetul Wace, el însuşi normand din proaspăta „Normandie", deplînge încă faptul că „nu era om să cuteze a locui pe ţărmuri". S-ar spune că, în jurul anului o mie, Europa continentală îşi întoarce faţa dinspre mare. Aşa era peste tot ? Şi pentru totdeauna ?

În timp ce în Francia, lipsiţi de orice acţiune pe mare, strămoşii Capeţienilor îşi apărau pămîntul, englezul rege Alfred, pe drept cuvînt supranumit „cel Mare" (871-899), a sacrificat, pe uscat, partea pentru întreg, abandonînd provizoriu regiunile Nordului „legii danezilor" (*Danelaw*). Construirea unei flote i-a permis însă să interzică accesul acestora pe coastele de sud-vest, înainte ca succesorii săi să fondeze un regat binaţional, anglo-saxon şi scandinav.

Se pune întrebarea dacă nu cumva a lua întocmai tînguirile, legitime totuşi, ale victimelor expediţiilor şi pirateriilor vikinge e la fel de exagerat ca a ridica în slăvi fără rezervă isprăvile „regilor mării". Fiecare ştie că vechile saga sînt texte literare, redactate la mai multe generaţii după evenimente de către autori care au „brodat" pe marginea unei teme reale. Aşadar, nu e paradoxal să le recunoaştem vikingilor un rol de stimul în istoria maritimă a Europei aflate pe atunci în fază. Stimul negativ : împotriva lor, Anglia a cunoscut prima ei reacţie defensivă pe plan naval, iar o generaţie mai tîrziu, bretonii contelui Alain Barbetorte au respins spre mare scandinavii cuceritori ai oraşului Nantes. Faptul că erau prea puţini a fost un alt motiv care i-a împiedicat pe vikingi să întemeieze mai multe „Normandii". Instalarea lor în Neustria, în schimb, a fost un stimul pozitiv, căci dinamismul îi călăuzea în alegerea aşezărilor de estuar ; pe Sena au izbîndit mai bine decît pe Loara. Această perspicacitate, îmbinată cu

1. De turbarea oamenilor din Nord, scapă-ne, Doamne.

spiritul de iniţiativă, cu rezistenţa, cu practica desăvîrşită a construcţiei navale şi a navigaţiei, le-a permis să-şi întreacă predecesorii şi concurenţii în activităţile lor şi cu propriile lor metode. Înavuţirii de pe urma pirateriei, vikingul îi adăuga beneficiile comerţului. Mările din nord-vestul şi din nordul Europei şi-au regăsit vocaţia de domenii ale profitului şi puterii, pe care nu o uitaseră de altminteri niciodată.

Un domeniu sortit profitului

Ca şi predecesorii lor anglo-saxoni sau celţi, scandinavii nu au neglijat cîştigurile de pe urma negoţurilor ce erau la îndemîna Nordului : cositor, chihlimbar, piatră pentru construcţie, lemn, sare, vin, grîne, arme, ţesături, blănuri. Dar, în acest domeniu, exemplul cel mai caracteristic este al frizonilor, obiectul unui important studiu semnat de Stéphane Lebecq. Frizia (Insulele Frisice), în sens larg, acoperea coastele Mării Nordului dintre Iutlanda şi Escaut. Această poziţie a însemnat pentru riverani rolul de intermediari în schimburile la mare distanţă, între Baltica şi Marea Mînecii, unde frizonii nu s-au sfiit să pătrundă. În plus, topografia cîmpiei lor amfibii aproape că nu lăsa loc altei opţiuni decît exploatarea mării ; habitatul lor îşi afla singurele puncte de ancorare continentală pe ridicături construite de om, cărora li s-a spus *terpen*. În apropiere, extrăgeau din apa mării sarea trebuincioasă propriei supravieţuiri, animalelor şi conservării peştelui, altă resursă cerută mării. Fluviile, ca Rinul, cu albie încă incertă, deschideau pieţele interioare ale Europei unei navigaţii fluviale destul de dezvoltate. Astfel încît frizonii sînt reprezentativi pentru relaţia Europei cu marea, acţionînd într-un spaţiu extins în toate direcţiile. Negustori înainte de toate şi mai puţin belicoşi decît vikingii, de pe urma cărora au avut de suferit, frizonii au dobîndit o predominanţă al cărei apogeu, în secolul al IX-lea, a adus foloase popoarelor din vastul ţinut continental carolingian.

La confluenţa Lekului cu Rinul cel (în zilele noastre) „întortocheat", arheologia a găsit vestigiile principalului port frizon, Dorestad (astăzi Wijk-Bij, Duurstede), şi, pe aproape un kilometru, debarcadere pe piloţi, perpendiculare pe fluviu, unde veneau să amareze bastimentele. Ceramică şi monede descoperite în cursul săpăturilor confirmă mărturiile scrise ale unei înfloriri economice care a făcut din Dorestad strămoşul Rotterdamului.

Pe hartă, relaţiile frizone se înscriu în aceleaşi itinerare ca şi cele scandinave, de o parte spre Anglia, de cealaltă spre Baltica, prin Iutlanda. Destinaţiile erau: Londra, unde Beda a întîlnit în 678 un traficant de sclavi, primul negustor frizon din istorie; York, unde Alcuin a poposit în 780, în drum spre Dorestad; Hamwich (astăzi, Southampton), de unde, după traversarea Mînecii, intersectai în estuarul Senei itinerarul costier al celor porniţi din nord. Traseul spre est urma litoralul saxon prin Helgoland, pînă în Iutlanda; de aici, pentru a ajunge în Baltica, se putea opta între două locuri de traversare; unul tăia istmul danez, nu departe de actualul Canal Kiel, urmînd firul Treenei, apoi, o dată marfa debarcată, un drum terestru de 18 kilometri ducea în rada portului Haithabu [Hedeby]; celălalt loc de trecere, mai la nord, tăia Iutlanda la Riba, ajungînd în arhipelagul danez. Aproape fără concurenţă, ruta norvegiană dinspre din Marele Nord arctic cobora prin strîmtorile daneze. Cea mai mare parte a circulaţiei cu ieşire la Baltica trecea însă prin Haithabu.

Sub control frizon în secolul al VIII-lea, apoi danez, răspîntia de la Haithabu „repartiza", prin Insula Rügen, traficul între coastele polone şi suedeze prin arhipelagul danez şi prin Insulele Öland şi Gotland, aceasta din urmă în pragul avîntului ei. Convoaiele frizone îşi încheiau călătoria mai întîi la Birka, apoi la Sigtuna, puţin mai la nord, încă de la sfîrşitul secolului al X-lea. În agenţiile lor comerciale îndepărtate, pe ţărmurile Balticii şi în porturile engleze, frizonii, ca şi emulii lor scandinavi şi slavi, înjghebau colonii. Viaţa Sfîntului Anschaire [Oscar] citează exemplul extrem de curios al doamnei Frideburg, o creştină bogată din Birka mijlocului de secol IX, care, înainte de moarte, îi porunceşte fiicei sale Carla să împartă pomeni săracilor din Dorestad, unde, spune ea, aceştia sînt numeroşi, în timp ce la Birka nu există defel. Îndreptăţită sau nu, ne vine în minte o apropiere între aceste colonii negustoreşti germanice de pe Lacul Mälar şi omoloagele lor italiene din Crimeea şi de la Marea Azov, cîteva secole mai tîrziu.

Ţinînd seama de decalajul în timp şi păstrînd proporţiile, această analogie îşi află cel puţin un temei în ramificarea circulaţiei prin întregul bloc rusesc. În secolul al XI-lea, legătura dintre porturile de pe lacul Mälar şi cel de la Novgorod, prin lacul Ladoga, cerea două săptămîni; apoi, pe cursul fluviilor, se ajungea la Marea Neagră. La fel cum negustorii italieni stabileau legătura între Marea Neagră şi

Rusia interioară, sucursalele lor comerciale de la Marea Azov şi Tana s-au deschis perspectivelor asiatice. Călătorii de limbă arabă – Ya'qub, de exemplu, care descrie Haithabu în secolul al X-lea – atestă aceste prelungiri orientale, iar arheologia a obţinut dovezi în acelaşi sens prin descoperirile de monede de pe malurile Balticii. Europa de Nord nu era aşadar mai prejos de cea sudică în ce priveşte deschiderea către viaţa maritimă, chiar dacă zona arctică rămînea misterioasă.

Un prilej de a dobîndi putere

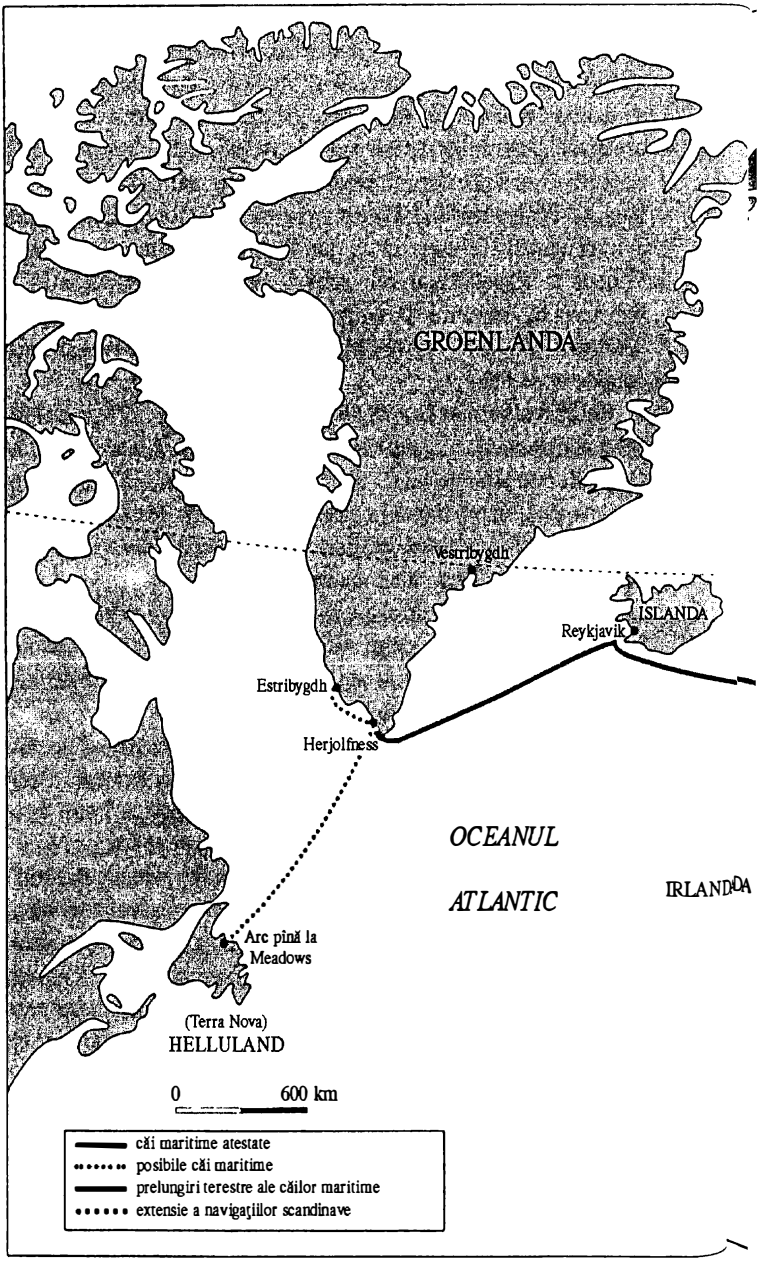
Comerţul nordic nu putea prospera decît cu bunăvoinţa principilor locali. Este ceea ce s-a întîmplat în cazul Friziei, dependentă de regatele anglo-saxone şi de senioriile ecleziastice germanice, în cazul regatului danez şi al principatelor slave ale Balticii. Aşa stînd lucrurile, sursa de putere oferită de controlul pe mare nu a scăpat ocîrmuirilor politice. Această putere avea diverse forme: bogăţia obţinută din comerţ şi din fiscalitatea care îl impozita, posesia ţărmurilor şi a resurselor lor, dominaţia pe mare. Am fi tentaţi să spunem că anumiţi potentaţi nordici dintre secolele al VIII-lea şi al XII-lea au conceput *sea power* în termeni aproape moderni.

Totuşi, seniorii riverani mării nu au avut o noţiune chiar atît de limpede despre importanţa prerogativelor şi intereselor lor costiere înainte de sfîrşitul Evului Mediu.

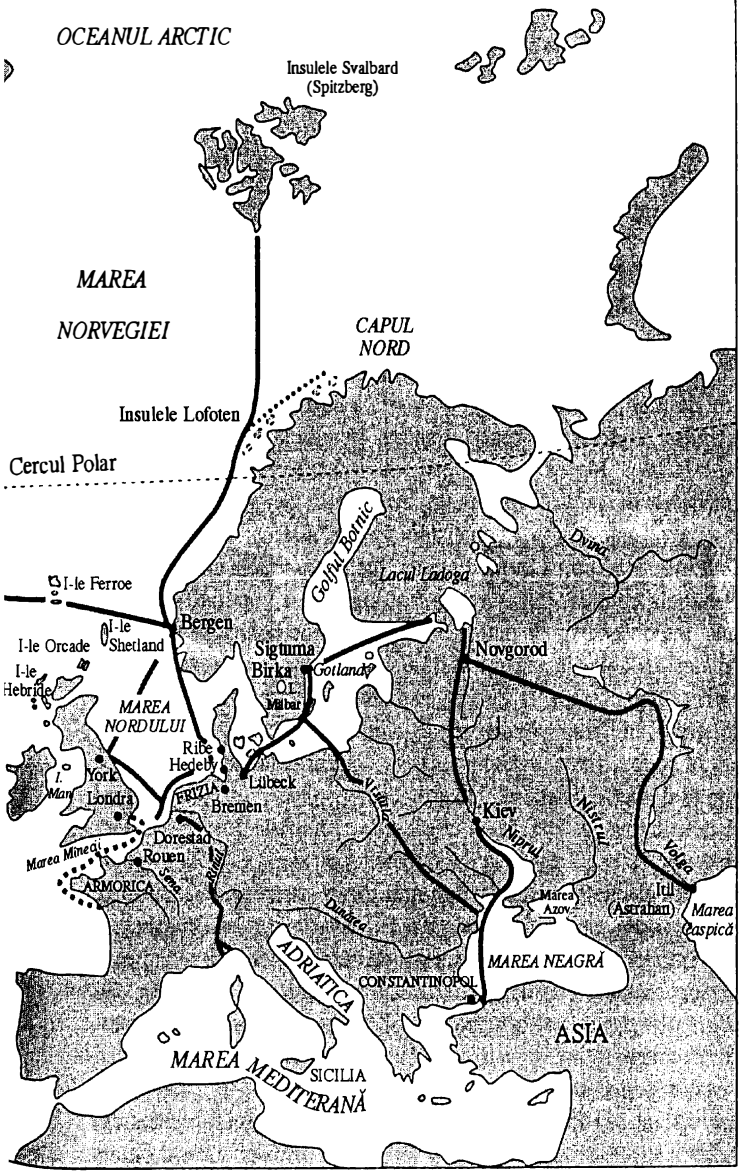
Se constată de timpuriu la cîţiva suverani o ambiţie maritimă. Solidă la anglo-saxoni, la un Alfred cel Mare, a fost efemeră în expediţiile norvegiene şi în aspiraţiile daneze. Primele, încă din jurul anului 1100, căutau să extindă o autoritate vikingă reală asupra arhipelagurilor ce înconjurau marea insulă britanică: Hebride, Orcade, Irlanda, Insula Man şi Ţara Galilor; descendenţii lui Harold cel cu Păr Frumos nu i-au putut reitera însă izbînzile. Realizarea daneză a lui Knut cel Mare a avut un cu totul alt impact: imperiul său a înglobat cea mai mare parte a Norvegiei, sudul Suediei şi întreaga Anglie, extinzîndu-se de la Baltica la Marea Irlandei. Axat pe Marea Nordului şi strîmtorile daneze, sprijinit de o forţă navală organizată, imperiul lui Knut a fost un gen de stat maritim, dar nu a supravieţuit forţelor centrifuge născute din însăşi extinderea lui.

Chiar slăbită, puterea daneză şi-a păstrat totuşi prestigiul şi un potenţial naval deloc de neglijat, fapt ce i-a mai putut permite, la sfîrşitul secolului al XII-lea, să-şi impună propria lege piraţilor şi să domine Baltica. Ne explicăm, prin urmare, cum de regalitatea capeţiană, deşteptîndu-se întru cele ale mării, a căutat alianţe nordice împotriva adversarilor ei englezi: prima oară contra lui Ioan Fără-de-Ţară, cînd Filip August a contractat o căsătorie cu Ingeburge a Danemarcei; a doua oară, un veac mai tîrziu, cînd Filip cel Frumos a negociat ajutorul naval al regelui Norvegiei, în 1295, împotriva lui Edward I. Despărţite de un secol, aceste două episoade jalonează extinderea rivalităţilor dintre suveranii europeni pentru dominaţia pe mare.

Cucerirea normandă a Angliei, în 1066, a avut ca efect mai mult decît lichidarea dominaţiei maritime daneze; pînă la urmă, ea avea să genereze o alta, destul de diferită. Expediţia lui Wilhelm Cuceritorul nu avut, în opinia lui Lucien Musset, nimic scandinav, în ciuda aparenţei vikinge a flotei înfăţişate pe „tapiseria" de la Bayeux. De altfel, obiectivul incursiunii nu era încă exploatarea în sine a mării, ci utilizarea ei pentru unirea a două domenii continentale. Această funcţie, menită iniţial să lege Anglia de Normandia care o cucerise, a luat o cu totul altă amploare atunci cînd dota lui Alienor de Acvitania i-a adus lui Henric al II-lea Plantagenetul sud-vestul Franciei. Yves Renouart avea dreptate să situeze centrul de greutate al regatului plantagenet pe Atlantic, undeva în largul coastelor bretone. Plantageneţii veniţi din Maine, ca şi Wilhelm Cuceritorul, născut, în ce-l priveşte, în Normandia, au continuat totuşi să-şi poarte privirile pe şi dincolo de mare, înainte ca dezamăgirile continentale ale Războiului de o Sută de Ani să-i facă pe succesorii lor să conştientizeze poziţia insulară a Angliei. Pînă atunci, „the Navy" a dispus de un nucleu limitat de forţe navale, furnizat de cele *Cinci Porturi*, tot aşa cum regii Franciei îşi organizau cu încetineală o marină permanentă. Cucerirea mării de către statele Europei occidentale nu a început aşadar decît în a doua parte a Evului Mediu. Ceea ce e valabil pentru Anglia plantagenetă şi Francia capeţiană este şi pentru regatele iberice şi Bretania. Aceasta a înţeles destul de rapid avantajele poziţiei sale peninsulare, iar ducii ei nu au întîrziat, cum arăta J. Kerhervé, să tragă foloase de pe seama mării, pe plan politic, militar, comercial şi fiscal.


GROENLANDA
Vesribygdh
ISLANDA
Reykjavik
Estribygdh
Herjolfness
OCEANUL
ATLANTIC
IRLANDA
Arc pînă la
Meadows
(Terra Nova)
HELLULAND
0
600 km
căi maritime atestate
posibile căi maritime
prelungiri terestre ale căilor maritime
extensie a navigaţiilor scandinave

MĂRI ŞI PERIPLURI NORDICE (SECOLELE X-XII)



Hansa

Nordul european, la rîndul lui, cunoscuse încă de la mijlocul secolului al XII-lea începutul unei hegemonii al cărei principal punct de sprijin era marea. Fondarea Lübeckului în 1158-1159, ca şi asociaţiile de negustori şi, în curînd, de oraşe au prefigurat dominaţia Hansei asupra Mării Nordului şi Balticii, apoi expansiunea comerţului hanseatic pînă în Europa meridională. Termenul de talasocraţie pare să i se aplice foarte bine. Hansa, pe care Philippe Dollinger a prezentat-o într-o sclipitoare sinteză istorică, avea să grupeze treptat, din Zuinderzee pînă în Golful Finic, aproape două sute de oraşe negustoreşti, dintre care cele mai importante erau situate la mare: Stralsund, Danzig (Gdansk), Visby, Riga, Hamburg şi Bremen; o serie de agenţii comerciale i-au servit ca baze pentru liniile uzuale de trafic; dintre ele, Bruges, Londra, Bergen şi Novgorod au fost stîlpii Hansei. Marea guverna această repartiţie care nu excludea o sumedenie de porturi mai puţin însemnate. Se poate recunoaşte moştenirea îndepărtată a comerţului frizon în structura viguroasă a Hansei, ce iradia pînă în Mediterana. De la dominaţia comercială la hegemonia politică, înlănţuirea a fost logică, iar imperativele maritime, determinante; ne putem da seama văzînd hotărîrile Dietei şi, mai ales, pe cele ale Sfatului din Lübeck. Acest oraş exercita un rol de pilot. Organizarea lui, decurgînd dintr-o amplasare fericită, asocia supleţea şi iniţiativa. Autonome ca administrare, cele patru agenţii erau în acelaşi timp iniţiatoarele unor acţiuni comune sau locale şi relee în deciziile colective. Un asemenea empirism, derutant pentru spiritele latine, a fost de o eficacitate redutabilă împotriva concurenţilor. Hansa a reprimat – sau folosit – pirateria (*Vitalienbrüder*) endemică şi uneori încurajată de unii dintre membrii săi. Cu toate acestea, forţei, utilizată de exemplu la Visby împotriva Danemarcei sau Angliei, cheltuielilor şi riscurilor de război, hanseaţii le preferau adeseori anumite constrîngeri economice; blocada, închiderea sau transferul temporar al sucursalelor şi factoriilor, precum şi suprataxarea concurenţilor puteau duce la reglementări diplomatice. Graţie acestor mijloace, iscusit dozate, hanseaţii s-au insinuat în Scandinavia, s-au implantat în Ţările de Jos şi în Anglia, s-au impus în Danemarca, au eliminat englezii din Bergen, şi-au deschis drum prin pasul Calais

spre salinele atlantice din Bretania, Poitou şi Portugalia, unde îşi aduceau lemnul şi grînele.

Realizarea acestei vaste expansiuni şi apogeul ei spre sfîrşitul secolului al XIV-lea s-au datorat spiritului întreprinzător al negustorilor, îndrăznelii navigatorilor, precum şi cantităţii şi calităţii materialului naval. Marea era sursa unei bogăţii şi a unei puteri ce trebuie comparate cu cele ale marilor porturi mediteraneene. Din legătura lor avea să se nască personalitatea maritimă a Europei moderne – ce-i drept, la capătul unui drum lung.

O sursă de cunoaştere

Dezvoltarea vieţii maritime în Europa de Nord a fost totuşi inegală, fiindcă ceţurile originare s-au risipit aici anevoie. Foarte multă vreme, legendele şi folclorul s-au întreţesut cu cunoştinţele clasice primite de la Europa greco-latină. Beda Venerabilul scrie judicioase observaţii despre maree. Alfred cel Mare adaugă traducerii sale din Orosius povestea unei călătorii probabil reale, în 890, dincolo de Capul Nord. Adam din Bremen istoriseşte drama, aparent trăită, a unor navigatori ce nu au scăpat de furtuni decît pentru a înfrunta nişte... ciclopi, croiţi întocmai ca adversarii lui Ulise. În ceea ce-i priveşte, cartografii îndrăzneau să localizeze pe mapamonduri de inspiraţie teologică sălaşe cvasiinfernale, populate de balauri: adevărată împărăţie a păcatului. Apropiată de această concepţie, ilustrată de un Henric din Maienţa, dar mult mai ortodoxă, apare *Imaginea lumii* a lui Honorius, în acelaşi timp cu un proiect cartografic al lui Hugues de Saint-Victor. Iată-ne în secolul al XII-lea, şi cunoştinţele devin mai lămurite: Saxo Grammaticus clarifică noţiunile lui Adam din Bremen despre arcuirea coastei norvegiene în direcţia Mării Albe, pe care pare să o individualizeze. Manuscrisul unei *Istorii a Norvegiei*, datînd din secolul al XIII-lea şi descoperit în Scoţia în secolul al XIX-lea, îmbină teoriile livreşti tradiţionale cu informaţii concrete despre Orcade, Feroe şi Islanda: totuşi, printre laponii „schiind" pe gheaţă mai repede ca păsările, cu ajutorul unor scîndurele netede sub tălpi, se amestecă ciclopi şi amazoane!

Aceste imagini au căpătat, cel puţin pînă în secolul al XIV-lea, caracterul unor clişee pe care literatura „ştiinţifică" s-a îngrijit să le culeagă. *Otia Imperialia*, alcătuite de Gervais de Tilbury pentru

Otto al IV-lea, sînt un monument de folclor. Enciclopediştii secolului al XIII-lea, precum Vincent de Beauvais, au acceptat ştiinţa, fondată sau nu, a timpului lor, fără să neglijeze, ca şi Roger Bacon, a o trece prin sita criticii şi a primatului experienţei, nici a o îmbogăţi cu observaţii trăite. Bartolomeu Englezul, de exemplu, descrie „marea greoaie sau îngheţată bocnă" din Islanda şi interpretează „insulele de cristal" din *Călătoria Sfîntului Brendan* ca pe o evocare a banchizei şi a aisbergurilor. „Miraculosul geografic" contopeşte elemente aduse de Occident cu altele venite din Orient. Acestea din urmă se bucurau de preferinţa publicului ce a asigurat, în secolul al XIV-lea, succesul unor scriitori ca Jean de Mandeville şi franciscanul spaniol autor al lucrării *Libro del conoscimiento*, care nu suflă nici unul măcar o vorbă despre călătoriile din Nord.

O modificare, în schimb, a venit din partea contemporanilor celei de-a doua jumătăţi a secolului al XIV-lea ; ei au început să manifeste pentru coastele Balticii şi ale Scandinaviei un interes care nu mai era doar livresc şi care a transformat reprezentarea pe care o aveau atunci europenii despre ele. Dezvoltarea comerţului Hansei a avut şi ea o contribuţie, la fel şi deschiderea Sundului spre navigaţia internaţională, ca şi avîntul pescuitului în Marea Nordului şi în Scania. Dincolo de explicaţiile economice însă, relaţiile umane, pe plan intelectual, religios şi social, au fost decisive. Vizitatorii veniţi în Occident din ţările nordice şi estice au fost numeroşi începînd din acea vreme : studenţi suedezi, norvegieni şi danezi în tinerele universităţi germane sau în colegiile fondate anume pentru ei pe lîngă universităţile italiene şi franceze, precum Skara la Paris ; colectori şi nunţii pontificali ; episcopi veniţi *ad limina sancti Petri* ; reprezentanţi ai Bisericilor scandinave la conciliile din epoca schismei ; în sens invers, cavaleri în căutare de isprăvi vitejeşti se angajau în „cruciada din Prusia". Toată această lume a adus cu sine un ansamblu excepţional de informaţii pentru un public nesăţios de aventuri.

Critica a ştiut să discearnă erorile de observaţie şi exagerările cînd fanfaroane şi elogioase ale cruciaţilor în Prusia, cînd optimiste ale „turiştilor" vanitoşi, cînd depreciative ale celor dezamăgiţi. Unii au avut meritul de a se strădui să fie obiectivi. Cartografia a avut de cîştigat de pe urma lor ; Giovanni da Carignano reprezintă corect Baltica, precum şi coastele norvegiene, dar, spre a umple golurile, desenează urşi albi. Continuatorii lui sînt mai exacţi, în special cei care le-au adus Părinţilor Conciliului de la Florenţa informaţii despre

Biserica Islandei. O întreagă literatură înfloreşte în jurul călătoriilor nordice. Pe lîngă un Gaston Febus şi un Jacques de Lalaing, cel mai prolix este Philippe de Mézières. Veteran al cruciadei din Orient, retras în cea din Prusia, a construit, în *Visul unui bătrîn pelerin*, reflecţii moralizatoare susţinute de cunoştinţe remarcabile din punct de vedere geografic şi nautic. În mările nordice, acest obişnuit al Mediteranei pare dezorientat. La două naufragii survenite în Marea Interioară, se numără, după el, patruzeci în „ţara teutonilor", pe care îi socoteşte „foarte înapoiaţi în meşteşug". În mările nordice, mai precizează el, trebuie să navighezi cu sonda, fără busolă; nu zăreai decît „o coastă joasă şi munţi în ceaţă", nu fără „să te înfiorezi pînă în măduva oaselor"; pentru a găsi drumul, a recurs la un bătrîn pilot, Jean, pe care îl asemuieşte cu omul drept, ocolitor de păcat. Din o sută de marinari plecaţi spre Marele Nord, abia dacă se mai întorc o treime. După Mézières, îţi trebuie trei ani pentru a reveni din Norvegia şi, „pe drum, dai de miracole, năluci şi lucruri diavoleşti". La rîndul lui, Antoine de La Salle, alt erou al cruciadelor nordice, a observat extinderea sezonieră a banchizei „groase de patruzeci de coţi, întinsă cale de patruzeci de leghe în mare şi care se topeşte abia în iunie". În cursul acestei conştientizări a delimitării arctice, umanistul Enea Silvio Piccolomini – viitorul papă Pius al II-lea – a avut o viziune destul de exactă despre Baltica şi a rectificat opinia anticilor, necunoscători ai unicei ei legături – apusene – cu oceanul. Biserica Romană comunica cu filialele ei nordice: cu Islanda, din secolul al XII-lea, şi cu Groenlanda, pînă la catastrofa care, în secolul al XV-lea, a îngropat trupurile enoriaşilor şi pe cel al episcopului lor, redescoperite, îngheţate, în secolul XX. În sfîrşit, pe un alt front, la nord-est, un ambasador imperial, Sigismund de Herberstein, avea în curînd, în 1512-1526, să atingă Marea Albă, spre estuarul Dvinei.

Originalitatea mărilor nordice

Într-un cadru întins din nordul Balticii pînă la coasta portugheză şi deschis, la vest, spre infinit, Europa de Nord şi Nord-Vest îşi afirma originalitatea identităţii sale maritime. Mareele îi stupefiau pe mediteraneeni. În ciuda diferenţelor notabile de amplitudine, de exemplu între coastele insulei Wight, unde mareele sînt maxime, şi minimele

observate în golful Botnic, alternanţa lor diurnă determină condiţii de navigaţie şi ritmuri de viaţă socială străine mediteraneenilor.

Europa de Nord şi Nord-Vest furniza construcţiei navale, cu o abundenţă necunoscută pe ţărmurile mediteraneene, trunchiuri de stejar pentru carene, pini scandinavi buni pentru arboradă, mastic necesar pentru călăfătuire, cînepă şi in pentru velatură şi parîme.

Dezvoltarea arheologiei navale şi studiul documentelor ilustrate, cum sînt stelele din Gotland, datînd din secolul al VIII-lea, şi „tapiseria" de la Bayeux, din veacul al XI-lea, permit o abordare tehnică. Fără a subestima tipul celtic şi cel anglo-saxon, anterioare corăbiilor vikinge, acestea din urmă au contribuit, ca rezultat al invaziilor, la răspîndirea de modele adaptate unor misiuni militare sau comerciale. Prototipul ambarcaţiei monoxile cu fund plat, studiat de Eric Rieth, era un bastiment lung, construit în caplamă, ale cărui bordaje sînt imbricate, mult timp amfidrom[1], propulsat cu ajutorul vîslelor şi al pînzelor, cu greement pătrat, cîrmuit cu două rame laterale ; s-a folosit apoi un vas mai adînc, cu bordaj mai înălţat, mai potrivit pentru transporturi. Această filiaţie a dat naştere aşa-numitei *kogge* (cogă), după aceea unei *hourque*[2] (urcă), ambele adaptate, scrie Jacques Bernard, marilor încărcături ale unei economii de cucerire, fără a elimina însă micile cabotiere locale. Încă de la sfîrşitul secolului al XIII-lea, Europa oceanică era echipată pentru a face faţă concurenţei mediteraneene. Aspectelor tehnice li se adaugă componentele unei culturi maritime specifice Europei de Nord şi Nord-Vest. Marea este, dacă se poate spune aşa, locul geometric care opune sau apropie populaţii etnic diferite, dar asemănătoare prin condiţiile de trai. Viaţa pescarilor de la Marea Nordului este un astfel de exemplu ; cazul Balticii, aşijderea : germani, slavi, scandinavi, finlandezi îşi înmoaie simultan picioarele în apele ei ; reprezentanţii acestor naţii convieţuiau la Visby, puternic zdruncinat totuşi în secolul al XIV-lea. Marea a fost întotdeauna o legătură, uneori un factor de unitate, fie şi la mare distanţă. În creştinarea ţinuturilor celtice şi scandinave, rolul, adeseori de vector, al mării a fost uitat ;

1. Prevăzut cu o etravă în spate şi cu una în faţă, ceea ce îi permitea să înainteze în ambele sensuri.
2. Sau *oucre, houcre* (din *hoeker, hoek-boot, hoekertje*), model de navă de origine olandeză.

astfel, Norvegia, a purtat Evanghelia din Bergen „pînă la marginile lumii" proaspăt descoperite atunci, adică Islanda şi Groenlanda.

Şi alte semne, de altfel, atestă înrudirea popoarelor maritime din Nord, în cadrul material al vieţii lor curente, al oraşelor, al caselor. La fel, societăţile de marinari împărtăşesc anumite ritmuri ale vieţii profesionale, familiale şi sociale, de pildă plecarea şi întoarcerea vaselor din şi în port în ritmul mareei şi după capriciile vîntului: la Bergen, la Dieppe, la Penmarch, la Pasajes etc.; calendarul nunţilor şi al naşterilor depinde de cel al campaniilor pe mare; liturghia celor pieriţi pe mare urmează toanele furtunilor. La fel de elocvent pentru împărtăşirea aceloraşi probleme, oamenii mării au rînduieli asemănătoare în întinsul sector de nord-vest: *Rôles d'Oleron*, cutume din Damme şi legi din Visby, ale căror posibilă filiaţie, începînd din secolul al XII-lea, şi împrumuturi reciproce lasă deschise nu puţine întrebări, dar a căror înrudire e în afara oricărei îndoieli. În sfîrşit, oamenii mării, tot frecventîndu-se, au inventat o soluţie pentru problema comunicării: nu fără analogie cu *lingua franca* mediteraneană, limbajul marinarilor din Ponant a sfîrşit prin a constitui, de la un popor la altul şi de la o limbă la alta, un ansamblu la care a contribuit fiecare. Prin 1520, în Franţa, un căpitan al marinei regale, Antoine de Conflans, a putut scrie: „Se aude că pe mările mediteraneene limba este amestecată şi pare că normanzii şi provensalii se pot înţelege între ei". Într-adevăr, de mai bine de două secole, Ponantul şi Levantul întreţineau legături strînse.

Capitolul al IV-lea

Convergenţe

Înaintări mediteraneene (sfîrşitul secolului al XIII-lea)

Spre finele secolului al XIII-lea şi începutul celui de-al XIV-lea, europenii au realizat beneficiul unei legături directe între cele două sectoare maritime. O împrejurare favorabilă a constituit-o, în mod cert, înaintarea *Reconquistei*. Încheierea ei în Portugalia a permis păstrarea capului Saint-Vincent: Aragonul stăpînind Valencia (1238), Castilia dominînd Cartagena (1245), Sevilla şi Cadiz (1248) puteau supraveghea accesul în strîmtoare şi oferi escale şi refugii navelor în dificultate sau vînate de piraţi. De altfel, un soi de *modus vivendi*, mai mult sau mai puţin precar, între riveranii creştini şi cei musulmani din strîmtoare atenua imprevizibilul trecerii de la o mare la alta.

Urcuşuri spre nord

Între 1275 şi 1300, dezvoltarea a trei serii de fenomene apare cu pregnanţă. Prima constă în înfiinţarea treptată a unor linii de navigaţie comercială pe de o parte între Genova şi Veneţia, pe de alta între acestea şi Flandra. În 1277, un membru al unei familii cu vază din Genova, Nicolozzo Spinola, porneşte în larg din acest port spre l'Écluse (Sluis); în anul următor, doi compatrioţi de-ai săi, Nicolino Zaccaria şi Uguetto Embriaco, fac acelaşi lucru, cu destinaţia Southampton, Sandwich şi Londra. În 1287 şi 1293, galere genoveze sînt semnalate în La Rochelle şi, respectiv, în Bretania; între timp, altele transportă alaun din Asia Mică în Flandra, în 1289 şi în 1292. Acesta a fost

preludiul unei circulaţii care a devenit, din 1298, anuală, lăsîndu-şi urmele în documente cel puţin pînă la mijlocul secolului al XIV-lea. Genova şi-a păstrat întîietatea, dar, la rîndul lor, galere veneţiene se află în drum spre Flandra, prin Gibraltar, cu începere din 1314.

În paralel cu aceste relaţii comerciale, legătura Mediterana-Marea Nordului a cunoscut şi o activitate militară. Simultan, regii Franţei şi Angliei, aflaţi în război, dar lipsiţi de forţe navale, au prins obiceiul de a recurge la serviciile mediteraneene. De partea franceză, Filip cel Frumos a comandat treizeci de galere la Genova în 1292; pornite din Marsilia la 1 aprilie 1295, acestea au ajuns în estuarul Senei în două luni, cînd s-au alăturat specialiştilor genovezi şi provensali veniţi, pe uscat, pentru a-şi aduce contribuţia la Arsenalul de Galere regale (*Clos des Galées*) din Rouen.

Înlesniri nautice

O a treia serie de fenomene, de ordin tehnic, legate de precedentele, se referă la nave şi navigaţie. Pătrunderea galerelor în ocean nu pare să rezulte dintr-o transformare a acestor bastimente, nici dintr-o schimbare a habitudinilor. Vasele mediteraneene au continuat să ierneze în porturile în care se găseau. Pe de altă parte, ilustrul istoric al Florenţei, Giovanni Villani, semnalează în 1304 adoptarea de către genovezi, veneţieni şi catalani a unui tip de vas, *coca*, împrumutat din golful Gasconiei, mai masiv, puntat şi economic. Şantierele mediteraneene aveau să îl tot construiască în deceniile următoare şi să-i dezvolte proporţiile pînă cînd va atinge, la Genova, dimensiunile unor corăbii mari. Securitatea acestor bastimente se datora, în parte, cîrmei axiale fixate de etambou, „timona bayonneză", care, mai întîi asociată, apoi substituită vîslelor de direcţie, condiţiona stabilitatea vasului pe direcţie.

Înaintarea comerţului italian pe ruta oceanică se reflectă în portulane. Prima generaţie de hărţi ce i-au urmat celei pisane conţine o nomenclatură de situri portuare îmbogăţită necontenit. Coasta europeană a fost mai întîi reprezentată printr-o simplă linie oblică, orientată sud-vest-nord-est, între Lisabona şi Danemarca. Dimpotrivă, la mai puţin de douăzeci de ani distanţă, opera genovezului Petrus Vesconte, singurul cartograf care a lăsat un portret al lui însuşi la lucru, face dovada unei mai bune cunoaşteri. Coastele occidentale sînt

reprezentate cu mai multă fidelitate, în jurul cîtorva puncte nodale de navigaţie: capul Saint-Vincent, capul Finisterre, promontoriul Bretaniei, *Land's End* şi Cotentin. Aceste preciziuni sînt deosebit de vizibile în portulanele de la Biblioteca Naţională din Paris (1313) şi de la Biblioteca oraşului Lyon (circa 1321). Ţările baltice beneficiază, îndeosebi la mijlocul secolului al XIV-lea, de îmbogăţirea acestor cunoştinţe. *Libro del conoscimiento* atestă că, în Spania, poziţia porturilor este bine cunoscută, iar toponimia – mai recognoscibilă decît s-ar putea bănui; dacă Litefame desemnează coasta lituaniană, iar Vçibandt precedă numele Curlandei, nu există nici o ezitare în a înţelege Dançicha ca Danzig, Rivalia ca Reval şi Ungradia ca Novgorod. Din călătorie în călătorie, din portulan în portulan, cunoaşterea coastelor atlantice progresează la mediteraneeni o dată cu sfîrşitul secolului al XIII-lea.

Rute şi escale

Alegerea unor escale nu era, fireşte, incompatibilă cu navigaţia neîntreruptă, pe trasee mai mult sau mai puţin lungi. Totuşi, nu pare înţelept să generalizăm performanţa cîtorva corăbii genoveze care transportă direct alaunul de la Chios pînă la Sluis. Lungimea călătoriilor (trei luni de la Genova în Anglia), riscurile, nevoia aprovizionării cu apă şi a culegerii de veşti despre situaţia politică din anumite zone maritime şi continentale în care pacea era şubredă implicau escale tehnice şi opriri în cîteva porturi de ordin. Cu greu ne putem închipui un drum întins din Galicia pînă în Bretania, fără acostare pe undeva prin preajma capului Finisterre, o dată, şi a promontoriului Saint-Mathieu, a doua oară. Mediteraneenii aveau obiceiul de a naviga în apropierea coastelor. În plus, deschiderea noii rute fusese precedată, adesea cu mult timp în urmă, de amenajarea unui dispozitiv logistic. Cum genovezii se aventuraseră printre cei dintîi la vest de Gibraltar, pînă la Sevilla (1251), iar treizeci şi opt de ani mai tîrziu, prin fraţii Vivaldi, în plin Atlantic, prezenţa lor pare firească şi în Galicia, încă de la începutul secolului al XII-lea, şi la Lisabona, încă din 1147. Arhiepiscopul de Santiago, Diego Gelmirez (1100-1140), apelase, cum am văzut, la doi constructori de nave: unul din Pisa, altul din Genova. Două secole mai tîrziu, primele galere în drum spre Flandra făceau popas în această zonă. Genovezii au preluat din

La Coruña obiceiuri, atestate începînd cu 1321, în timp ce, spre a-i evita, veneţienii, cînd se întorceau din Flandra, zăboveau la El Ferrol. O lucrare a Elisei Ferreira Priegue aduce asupra acestor aspecte aşteptata lumină a arhivelor galiciene.

Cînd nu se mai zăreau falezele capului Finisterre, corăbiile aveau de ales între două itinerare. În La Rochelle, erau întîmpinate de o mică colonie genoveză. Primii ei membri ajunseseră aici, probabil, pe uscat, de la Montpellier sau Narbonne, prin istmul acvitan, itinerar scurt şi sigur. Alţii poate că s-au aventurat într-acolo deja pe mare. În momentul alipirii oraşului la domeniul capeţian, în 1224, doi oameni de afaceri italieni figurau pe lista locuitorilor statorniciţi aici de cel puţin un an; unul dintre ei se numea Tommaso da Genova. Dacă nu avem cunoştinţă despre cum va fi ajuns el în La Rochelle, ştim în schimb că, opt ani mai tîrziu, un compatriot de-al său, Gherardo Pessagno, a ocolit o furtună apucînd-o pe culoarele adăpostite de insula Oleron şi că a scăpat ca prin urechile acului de insularii care mizau pe naufragiul lui pentru a-i jefui apoi epava. La Rochelle era atît de cunoscut italienilor încît Marco Polo numea apele din Poitou şi Saintonge „Marea Rocelle". La sfîrşitul secolului al XIII-lea, prezenţa în La Rochelle a agenţilor unor companii comerciale şi bancare italiene – din Pistoia, cu precădere – aflate în relaţii de afaceri cu porturile galiciene dovedeşte frecvenţa legăturilor.

Primitori, în Saintonge, cu compatrioţii lor, la fel erau italienii şi în alte escale de pe ruta spre Flandra. În Bretania, adică la Nantes, Quimperlé, Quimper şi Dinan, Renée Doehaerd a semnalat prezenţa unor galere genoveze în 1293. O anchetă întreprinsă în ducat la 1296 reflectă activitatea bancherilor lombarzi şi, printre alte întîmplări, menţionează naufragiul în dreptul promontoriului Saint-Mathieu al unui vas din Morlaix, navlosit de un negustor din Florenţa pentru a transporta în Flandra vin de La Rochelle. Precizia portulanelor de la începutul secolului al XIV-lea exprimă cunoaşterea ţărmurilor bretone.

Drumul urmat de italieni avea să se desprindă de coastele bretone aproximativ în dreptul portului Saint-Brieuc, cu direcţia Anglia. La Southampton, italienii îşi regăseau compatrioţii şi culegeau veşti despre asociaţii lor instalaţi în oraşul pe care-l aveau ca destinaţie, Bruges. Astfel, ruta maritimă era punctată de colonii italiene, statornicite adeseori cu decenii în urmă.

Alternativa mare-uscat

Un soi de undă de şoc pare să se propage din Marea Egee spre cea a Nordului: ea uneşte cei doi poli economici, cel italian şi cel flamand, într-un fel de economie-univers, potrivit formulei braudeliene, în jurul unui centru ocupat la început de Genova. Învingătoare asupra Pisei pe coastele ligure, la Meloria (1284), apoi asupra Veneţiei la Curzola (Korcula), în Adriatica (1296), Genova a apărut atunci drept campioana avîntului maritim al Europei. Cauzele acestei evoluţii sînt foarte complexe. Instaurarea schimburilor maritime nu a fost o inovaţie, căci itinerarele continentale asigurau de mult legăturile nord-sud prin intermediul tîrgurilor din Champagne; trebuie, mai degrabă, să vedem în drumul pe mare un complement şi o adaptare a circulaţiei comerciale la împrejurări economice, politice, tehnice şi chiar intelectuale noi.

În mod cert, inaugurarea rutei atlantice mai degrabă coincide cu „declinul" afacerilor din Champagne decît îl provoacă. Deşi îndelung discutată, o relaţie de la cauză la efect nu pare riguroasă şi nici absolută. Marinarii nu i-au „lovit de moarte" pe transportatorii de uscat. Dintre aceştia, unii şi-au transferat adunările la Paris, cel puţin pentru o vreme; alţii au preferat itinerarul alpin şi renan, favorizat de deschiderea trecătorii Saint-Gothard (din 1237). În orice caz, tîrgurile din Champagne au supravieţuit deschiderii Gibraltarului cel tîrziu pînă pe la 1320, iar căile terestre şi-au păstrat un rol activ, mai puţin preponderent totuşi decît crede Jan Van Houtte. Lupta se desfăşoară, o spunem din nou, în termeni nu atît concurenţiali, cît complementari. Avantajele rutei maritime erau costurile mai mici, însă cu preţul încetinelii, posibilităţi de tonaje mari, reducerea numărului de transbordări, precum şi a sumedeniei de peaje şi de tracasări birocratice. În sfîrşit, între cele două, riscurile se echilibrau, fie că veneau de la natură sau de la oameni; altitudine, vijelii şi avalanşe făceau tot atît cît furtunile, iar tîlharii de drumul mare, cît piraţii. Argumentul cel mai convingător este adaptarea modurilor de transport la natura, greutatea şi volumul încărcăturilor. Or, la sfîrşitul secolului al XIII-lea, de la un pol la altul al axei maritime, transporturile de masă începeau să prevaleze, în frunte cu cel de alaun, aflat în mîinile genovezilor.

Atunci au intervenit simţul afacerilor şi spiritul întreprinzător al negustorilor; între ei, la acel moment, cel mai reprezentativ a fost Benedetto Zaccaria, a cărui carieră a fost reconstituită de Roberto S. Lopez. Concesionar, împreună cu fratele său, al exploatării şi comerţului de alaun la Marea Neagră şi în Asia Mică, în condiţiile eliminării Veneţiei după restaurarea Imperiului bizantin, deţinea practic monopolul acestui produs necesar vopsitoriilor de ţesături şi prelucrării pieilor. Acest nabab al afacerilor era însă şi politician, şi om de arme. Flota lui personală s-a aflat în avangarda tuturor operaţiunilor comerciale şi militare genoveze. Instalat la Puerto Santa Maria, în apropiere de Cadiz, prin bunăvoinţa regelui Castiliei, controla accesul în Atlantic. Acest lucru s-a văzut atunci cînd, în 1292, galerele lui încărcate cu alaun din Foceea au trecut strîmtoarea cu destinaţia Bruges. Reputaţia sa i-a adus, printre alţi clienţi, pe Filip cel Frumos. Regele nu s-a mulţumit să angajeze din Genova specialişti în construcţie navală; el a închiriat de acolo vase şi i-a încredinţat lui Zaccaria comanda flotei sale, cu titlul de amiral. Către 1300, acesta era indiciul unei simbioze efective între Mediterana şi ocean.

Oceanul întoarce politeţea

În dialogul dintre nord şi sud, italienii au pus de multe ori întrebările şi tot ei au dat răspunsurile. Întrebări? Răspunsuri? Aceşti termeni au fost la început nepotriviţi; într-adevăr, vasele genoveze, veneţiene şi, în curînd, cele florentine, la întoarcerea din Flandra ori din Anglia, erau adeseori goale, iar genovezii, în special în secolul al XV-lea, nu mai găseau decît în salinele de la Ibiza o marfă grea şi abundentă destinată oraşului lor şi clienţilor lui.

Din aproape în aproape

Situaţia a evoluat pe măsură ce societăţile maritime, luîndu-şi soarta în mîini, şi-au dobîndit autonomia, au constituit unităţi proprii şi au încercat să reducă obstacolele care le fracţionau activitatea, obţinînd dezgrădirea Sundului şi o mai bună siguranţă în razurile* bretone.

* Zonă de legătură între două mări, caracterizată de curenţi foarte puternici.

La sud, orizontul se lumina înspre apele promiţătoare de soare şi profit; din aproape în aproape, faruri se aprindeau între Baltica şi Gibraltar.

Spaţiul nordic s-a organizat sub controlul Hansei germanice, apoi, depăşind acest cadru, a atins limita hispanică din pragul Mediteranei în aproape două secole. În aceeaşi brazdă a valului se îmbarcau olandezi şi flamanzi.

La rîndul lor, englezii, continuînd să susţină în Marea Nordului şi în Baltica o competiţie dură cu hanseaţii, şi-au afirmat prezenţa pe ruta meridională, pe care deţinerea Acvitaniei, cu începere din secolul al XII-lea, şi alianţa cu Portugalia, datînd de la sfîrşitul celui de-al XIV-lea, le-o făceau familiară. La concurenţă, bretonii şi bascii şi-au introdus şi ei contingentele în cohorta plutitoare a Vestului european.

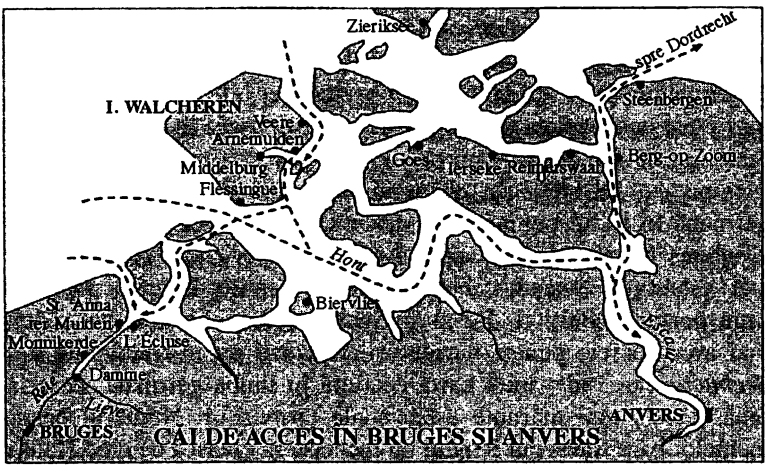
În cele din urmă, în secolul al XV-lea, cei de pe ţărmurile atlantice şi-au lărgit atît de mult zona de acţiune încît, după ce bătuseră la poarta strîmtorii, au sfîrşit prin a o traversa şi a pătrunde în masă în Marea Interioară, de la vest la est.

Extinderea hanseată (între Golful Finic şi Golful Bourgneuf)

Înaintarea hanseaţilor spre vest, apoi spre sud s-a sprijinit pe cucerirea – etapă iniţială şi necesară – spaţiului marin germanic, slav şi scandinav. Lübeck, Bergen, Londra, Bruges şi Novgorod au fost cele cinci baze ale acestei înaintări, dar dorinţa de a pătrunde în Sud a fost „momită" la Bruges, mai mult chiar decît la Londra, prin intermediul contactului italian, la sfîrşitul secolului al XIII-lea. O altă circumstanţă favorabilă înaintării pe Marea Mînecii şi ocean rezultă din dezvoltarea extraordinară a pescuitului în Marea Nordului către anul 1300. Sărarea peştelui – a heringului, în principal – nu dispunea de suficientă sare de calitate prin tehnica evaporării apei (de altfel puţin sărată) a mărilor nordice; pe deasupra, producţia de sare gemă din Lüneburg, totuşi cu mare concentraţie de clorură de sodiu, nu era nici ea îndestulătoare. De aici a venit obiceiul de a se recurge la sărurile marine puternic concentrate din Atlantic şi Mediterana. Se pare că hanseaţii ar fi adus sare din Ibiza încă de prin 1300; acest fapt rămîne izolat şi excepţional, căci hanseaţii se deprinseseră să trimită un convoi anual spre salinele din Bretania meridională şi din Poitou, în Golful Bourgneuf, la sud de Loara;

convoiul sării (*Baienfahrt*) a cuprins uneori un număr considerabil de ambarcaţii aparţinînd negustorilor din principalele oraşe hanseate, precum şi Ordinului teutonic ; în 1449, englezii au capturat nu mai puţin de cincizeci de corăbii în Marea Mînecii, pe drumul sării. Pentru urcile hanseate, radele atlantice ale „Golfului" erau familiare şi, pînă la finele secolului al XV-lea, puţine s-au încumetat dincolo de ele. În 1418, o parte din cele patruzeci de corăbii ale *Baienfahrt* au avansat pînă la Lisabona ; la fel şi în 1421. Capitala portugheză număra o seamă de hanseaţi, extrem de bine văzuţi şi care luau parte la primele mişcări ale expansiunii portugheze. O corabie germană a participat la cucerirea Ceutei în 1415. Pătrunderea în Mediterana nu mai avea nevoie decît de un prilej. Frecventarea salinelor din Ibiza a reînceput în 1404. În decursul secolului al XV-lea, prezenţa germană în sudul peninsulei a devenit din ce în ce mai activă, în Lisabona în special, la începutul erei descoperirilor. Trebuie citaţi aici Valentim Fernandes, Peter Reinel şi familia Behaim. Drumul între porturile Balticii, Reval şi Gdansk îndeosebi, aproape că nu mai avea secrete pentru navigatorii înarmaţi cu instrucţiunile din *Seebuch*, care, adevărată hartă costieră în limba germană, descria pînă şi cele mai mărunte aspecte ale ţărmurilor. Numărul bastimentelor care traversau Sundul nu încetase să crească de cînd Hansa îşi impusese voinţa în faţa regelui Danemarcei, în 1432 ; stă mărturie în acest sens contabilitatea peajului, păstrată din 1497 pînă la mijlocul secolului al XIX-lea. În 1464, patruzeci şi patru de corăbii prusace sînt deja semnalate ca revenind de la Lisabona. În acest oraş, urcile hanseate transbordau pe corăbii portugheze grînele nordice destinate Andaluziei, Africii de Nord, Cataloniei şi Italiei. Într-adevăr, compoziţia transporturilor ilustrează echilibrul schimburilor între Nord şi Sud : la coborîre, grîne, ceară, lemn, catran din Nord, contra fructe, ulei, vin, plută şi mai ales sare, alaun şi drobuşor (pastel). Sarea portugheză, cu titru mare, putea suporta mai bine decît rivala ei franceză, mai puţin albă şi mai puţin uscată, prelucrarea în manufacturile din Nord ; în ciuda preţului ei mai ridicat şi a distanţei mai mari de la care era adusă, a fost o concurentă redutabilă pentru „sarea din Golf". Setúbal a devenit punctul de întîlnire al marinarilor din Nord şi din Mediterana, în momentul în care sarea, scria Virginia Rau, se afirma ca „unul din elementele de unitate ale economiei occidentale". Traficul în masă de produse grele, precum sarea şi grînele, şi voluminoase, cum ar fi lemnul,

mai corespundea şi unei anumite repartiţii a sarcinilor între drumul pe mare şi cel pe uscat. Diferenţa dintre cotele taxelor de afretare cîntărea în favoarea mării şi s-a accentuat o dată cu dezvoltarea, în secolul al XV-lea, a circulaţiei spre nord a alaunului şi drobuşorului, a căror utilizare se generaliza în centrele industriale din nord-vestul european.



Cărui fapt trebuie să-i atribuim caracterul tardiv al pătrunderii hanseatice în Mediterana? Episoadele semnalate în secolul al XIV-lea au fost ocazionale, ca deschiderea unui ghiocel, cu care nu se face primăvară. Sicilia i-a servit ca punct de observaţie lui Henri Bresc, care întîlneşte aici o singură corabie germană în timpul primei jumătăţi a secolului al XV-lea, iar Jacques Heers face o remarcă similară cu privire la Genova. Explicaţiile care au fost propuse sînt diverse. Hansa, avînd ca obiectiv imediat dominarea economică a Balticii şi a Mării Nordului, a trebuit să facă destule eforturi pentru a se impune la Bergen şi pentru a ţine piept înaintării engleze spre Baltica. La vest de Calais, doar *Baienfahrt* era vitală şi nu implica vreo călătorie dincolo de Portugalia. De altminteri, contactele cu meridionalii au rămas specialitatea sucursalelor din Bruges şi Londra pînă în momentul în care Anvers a trecut înaintea oraşului Bruges, iar Amsterdamul, înaintea Anversului, adică tîrziu în secolul al XVI-lea şi în zorii celui de-al XVII-lea. Olandezii au preluat atunci ştafeta de la germani şi i-au însoţit pe englezi, în special la Livorno

şi Veneţia; la această din urmă destinaţie, Pierre Jeannin a consemnat de două ori mai mulţi olandezi decît hanseaţi la finele secolului al XVI-lea.

Iniţiative burgunde

Cu totul insolite şi izolate apar la mijlocul veacului al XV-lea eforturile ducelui de Burgundia, Filip cel Bun, de a-şi face un loc în Mediterana. Asemenea multor principi, contemporanii lui, nu neglija cîştigurile de pe urma comerţului; nu degeaba fusese suveran peste Bruges şi Anvers, la începuturile sale, şi consortul unei prinţese portugheze, Izabela. În plus, Filip era de stirpe franceză şi moştenise ambiţiile şi visurile de cruciadă ale casei de Valois. Ingineri portughezi fură chemaţi în Flandra spre a-i construi o flotă. Cu mari cheltuieli, a cumpărat de la ducele de Savoia dreptul de folosinţă a unui port mediteranean, Villefranche. Aşa se face că, timp de cîţiva ani, stindardul „marelui duce de Occident" a fluturat peste Marea Interioară pînă în Orient. Nu acesta era momentul în care Jacques Cœur reamintea regatului Franţei destinul lui mediteranean, iar căderea Constantinopolului deştepta creştinătatea, somnolentă în pofida pericolului otoman?

Trezirea Bristolului: Robert Sturmy în Mediterana

În mijlocul tentativelor atlantice de a contesta controlul mediteraneenilor asupra intereselor maritime ale Europei, participarea engleză ne reţine atenţia.

Această iniţiativă nu a venit nici de la Londra, nici de la Southampton, unde prezenţa italiană asigura profituri fără riscuri. La mijlocul secolului al XV-lea, Anglia, abia despotmolită din războaiele sale continentale, se îngloda în interminabila rivalitate a celor Două Roze, York şi Lancaster. Scînteia, dimpotrivă, a venit din portul ai cărui localnici, nefiind nici legaţi de afacerile hanseate, nici interesaţi de combinaţiile financiare italiene, erau liberi să privească departe, spre sud, şi, în curînd, spre vest: Bristol.

Răsunetul afacerii Sturmy are valoare de simbol. E.M. Carus-Wilson i-a pus în lumină şi cauzele, şi efectele. Sturmy era un negustor întreprinzător şi versat; ca şi contemporanul său Jacques Cœur,

a sesizat oportunităţile ce se ofereau la mijlocul secolului al XV-lea. Ca şi celălalt, a profitat de sfîrşitul Războiul de o Sută de Ani, de partea engleză însă, transportînd cele de trebuinţă pentru aprovizionarea trupelor ce operau în Normandia. Tot asemenea lui Jacques Cœur, a căutat să spargă monopolul italian asupra traficului mediteranean, al cărui beneficiar în Anglia era concurentul Bristolului, Southampton. În 1446, sub acoperirea unei licenţe de export de lînă şi cositor spre Pisa şi a transportului a o sută de pelerini în Ţara Sfîntă, una dintre corăbiile sale, *Cog Anne*, a navigat din Bristol la Sevilla şi a trecut „strîmtoarea Marocului", debarcîndu-şi pasagerii la Jaffa. În timp ce aceştia au preferat calea-ntoarsă pe uscat, *Cog Anne*, ca şi corăbiile lui Jacques Cœur în aceeaşi perioadă, a profitat de problemele veneţienilor cu sultanul din Cairo şi a încărcat mirodenii la Alexandria. Din nenorocire, bastimentul s-a scufundat cu oameni şi marfă pe coastele greceşti, în dreptul Modonului.

Deloc afectat în averea lui, după cum nici în preţuirea pe care concetăţenii săi au continuat să i-o acorde alegîndu-l primar, Sturmy şi-a reînnoit tentativele; în 1457, el a echipat trei corăbii spre Levant, cărora Arhivele Coroanei Aragonului din Barcelona le păstrează amintirea; genovezii, care îşi juraseră să-l ruineze, i-au capturat însă două corăbii în apropiere de Malta. Deşi tentativa lui Sturmy nu a avut în primă fază ca rezultat decît o încordare momentană a relaţiilor anglo-genoveze, nu e mai puţin adevărat că intrarea britanicilor în Mediterana a compensat întreruperea comerţului lor acvitan şi a prefigurat asumarea, de către ei şi pentru ei, a intereselor maritime engleze la scară europeană.

Transportatori îndatoritori: bascii şi bretonii

Oricît de răsunătoare ar fi fost, înainte de secolul al XVI-lea, anumite descinderi de corăbii hanseate şi engleze în Mediterana, ele nu au avut caracterul regulat şi definitiv al rolului pe care l-au exercitat, alături de portughezi şi andaluzi, transportatorii basci şi bretoni. Şi unii, şi ceilalţi dispuneau, mai ales de la sfîrşitul secolului al XIV-lea, de un număr considerabil de vase, în general de mic tonaj, cu o excelentă ţinută pe mare, cu echipaje antrenate să navigheze pe orice vreme şi cunoscînd desăvîrşit trecătorile şi reperele de pe coastă care le permiteau să se orienteze. Lîna castiliană a aprovizionat,

încă din secolul al XIV-lea, flota cu destinaţia Flandra. Fierul din Biscaya era exportat în Mediterana, la Valencia ori Barcelona, ca şi spre nord. În contrapartidă, navlositorii din Nord sau din Sud au utilizat corăbiile basce pentru alte transporturi grele, uneori pe distanţe lungi. Jean Delumeau situează în jurul anului 1500 vîrsta de aur a marinei basce, care asigura cea mai mare parte a transporturilor de alaun din Tolfa, cu plecare din Civitavecchia, îndeosebi spre Rouen.

Bretonii erau mai bine plasaţi decît bascii pe itinerarele maritime: poziţia lor îi punea în contact cu toate flotele care circulau între Marea Mînecii şi Golful Gasconiei şi le permitea să exercite faţă de ele nu atît un control şi eventuala confiscare a epavelor, cît o misiune de securitate. Instituirea ducală a aşa-numitelor *brefs*[1] le-a asigurat străinilor, începînd cu mijlocul Evului Mediu, protecţia printr-un sistem de convoaie navigînd de-a lungul coastelor, cu posibilitatea de a-şi găsi refugiu în zonă şi de a-şi împrospăta proviziile. De aici pînă la a merge în siajul clienţilor săi şi a-şi închiria serviciile, marinei bretone i-a fost uşor să facă pasul. Bretania nu a lăsat doar pe mîna străinilor distribuirea propriei sări. Numeroasele ei veliere de mic tonaj, iute încărcate, iute pornite din nou la drum, puţin costisitoare, au avut trecere pînă în Mediterana. Aduceau aici grîu, pînzeturi şi mărfurile cele mai diverse, în schimbul alaunului şi al vinului. Le putem repera printre corăbiile pe care Fernand Braudel le semnalează „în rînduri strînse", trecînd Gibraltarul de la vest la est, în 1530. Totuşi, cu cîteva decenii mai devreme, înainte chiar de aventurările engleze ale unui Sturmy, existau deja bretoni care frecventau porturile mediteraneene; astfel, Jacqueline Guiral-Hadjiossif consemnează sosirea la Valencia a unei corăbii din Groix în 1413; la fel, arhivele din Genova semnalează două corăbii bretone prezente aici în 1439. Coborîrea bretonilor în Mediterana s-a intensificat mai ales după 1480, ceea ce s-a petrecut şi în cazul normanzilor, bunăoară la Barcelona, încă din 1420.

1. Un fel de poliţe de asigurare care garantau, contra cost, acoperirea către proprietar a costurilor pentru epavele eşuate (inclusiv încărcătura), precum şi protecţia naufragiaţilor. Costul unui asemenea titlu de plată varia în funcţie de mărimea vasului. Călugării reţineau 10% din valoare, sumă cu care în general îşi înfrumuseţau abaţiile.

Ponantezii în războaiele din Italia

Activităţile bretone şi normande în Mediterana nu s-au limitat la planul comercial. Necesităţile războaielor din Italia au determinat concursul resurselor navale atlantice. Unirea personală[1] a Bretaniei cu Coroana Franţei, prin mariajul ducesei Ana cu Carol al VIII-lea, a facilitat osmoza dintre ocean şi Marea Interioară. Iată două exemple în acest sens. Venite toate o dată, treizeci de corăbii bretone apar în faţa portului Alicante la 14 iulie 1494, iar alte treisprezece, venite din Normandia şi La Rochelle, li se alătură în vederea grupării, pentru o trecere navală în revistă de către ducele de Orléans (viitorul Ludovic al XII-lea) în portul Genova. La mai puţin de şapte ani după aceea, în zorii secolului al XVI-lea, o operaţiune de anvergură era întreprinsă în Mediterana răsăriteană, împotriva oraşului Mitilene, de către o escadră în majoritate atlantică în rîndurile căreia se număra şi vasul *Cordelière*, din Morlaix, celebrat pînă în zilele noastre de un cîntec popular. Dar, cum era şi firesc, în cursul disputei internaţionale pentru care Mediterana a constituit una din scene, francezii nu au fost singurii care veneau dinspre Atlantic. Englezii, castilienii, portughezii au fost şi ei de faţă.

În această epocă, este adevărat, artileria de la bord abia dacă permitea deosebirea între corăbiile de război şi cele negustoreşti. Acestea din urmă erau toate mai mult sau mai puţin înarmate, pentru propria apărare sau pentru războiul de corsari, dar cu mai mari cheltuieli pe Mediterana decît pe ocean. În definitiv, fie pentru eforturile de pace, fie pentru primejdiile războiului, cert este că Europa îşi mobiliza, pe la 1500, toate ţărmurile, la nord, la vest şi la sud.

1. Formă de unificare a unor state în care acestea se supun aceluiaşi suveran, dar îşi păstrează deplina autonomie, spre deosebire de *uniunea reală*, în care ele îşi pierd personalitatea internaţională.

Capitolul al V-lea

Întîlniri şi împărtăşiri: naşterea unei Europe a negustorilor (secolele XV-XVI)

Marea aparţine tuturor

Să ne imaginăm o clipă prezenţa, pe la 1450, a unor observatori postaţi simultan pe ţărmurile Bosforului, ale canalului Otranto, ale strîmtorilor Messina şi Gibraltar, la Penmarch, pe promontoriul Bretaniei, la Calais sau la Dover şi, în fine, pe coasta Sundului. Aceştia ar fi putut întocmi, să ne mai închipuim, nişte inventare ale circulaţiei corăbiilor, asemănătoare registrelor de la Lloyd's şi de la Bureau Veritas[1]. În ciuda multor imperfecţiuni şi lacune, imaginea astfel văzută cu ochii minţii ar reflecta mişcarea aproape fără oprire a ambarcaţiilor venite din toată Europa. Desigur, o repartiţie regională de la sine înţeleasă prevala pretutindeni acolo unde cabotajul costier era predominant; totuşi, micile veliere flamande, engleze, bretone, basce, portugheze şi mediteraneene se amestecau cu *galere de mercato*, cu impunătoarele carace, cu galiotele şi tartanele, cu urcile grele cu care se încrucişau pe mare şi ale căror încărcături le redistribuiau, după ce le vor fi uşurat mai întîi din povară. La acel moment, corăbiile genoveze traversau încă Bosforul îndreptîndu-se spre Caffa; cu puţină vreme în urmă, putuseră întîlni flotila ducelui de Burgundia,

1. Celebre societăţi de clasificare, care au ca rol aprecierea calităţilor şi defectelor navelor (stare de navigabilitate etc.). Clasificarea (cotarea) este esenţială în tranzacţiile cu nave şi pentru asiguratori, care se raportează la opinia experţilor acestor societăţi pentru evaluarea riscurilor. Clasificarea figurează în registrul societăţii, precum şi în certificatele pe care le eliberează.

construită la Bruges, după cum am văzut, de meşteri portughezi, în intenţia, ratată, de a ajutora cruciaţii din Varna. Veneţia rămînea preocupată să-şi controleze „golful" ei adriatic ca pe un teren privat de vînătoare; totuşi, ragusanii socoteau să-şi facă ceva mai mult loc acolo şi să-şi extindă acţiunea în Sicilia, la Neapole, Aigues-Mortes, Barcelona.

În Gibraltar, portughezii, bascii, bretonii sau englezii se arătau mai numeroşi. Pe mare, se intersectaseră, poate, cu mediteraneeni în drum spre Southampton, Londra şi Sluis. Asemenea ocazii mai puteau găsi în dreptul promontoriului Bretaniei. Portul Conquet, cu deosebire, nu era numai bîrlogul corsarilor şi jefuitorilor de epave, a căror legendă a îmbogăţit gestele; era mai cu seamă o adevărată vatră de piloţi binevoitori şi de cartografi premergători Brousconilor din secolul al XVI-lea. Prudenţa era obligatorie, şi nu fără motiv instituiseră ducii Bretaniei sistemul acelor *brefs* „de escortă şi siguranţă", sursă deloc neglijabilă de încasări pentru propriile finanţe. De altfel, coastele Léonului nu erau singurele din Europa care contribuiau din plin la naufragii – cărora sinistrele „maree negre" din secolul XX le sînt fidele continuatoare în chiar aceleaşi locuri.

Ţărmurile bretone constituiau un fel de anticameră a acestei mări europene prin definiţie care a fost dintotdeauna Marea Mînecii. Relaţiile transversale între Franţa şi Anglia nu aveau să întîrzie, după cucerirea Cherbourg-ului (1450), să-şi reia ritmul normal, ori aproape normal. Sîntem întrucîtva informaţi în ceea ce le priveşte doar graţie *Customs Accounts* din Calais, cap de pod britanic pe continent începînd din 1347. Regularitatea traversadelor explică preocuparea englezilor de a le controla şi taxa. Fie anul bun sau rău, 20-25% din importurile de lînă ale continentului treceau strîmtoarea. O bună parte a traficului londonez provenind de pe coastele franceze ale Atlanticului (vin, sare, drobuşor) tranzita tot prin aceste ape. Astfel, aproape organic, continuitatea schimburilor lega Anglia de continent.

Din turnul de strajă al oraşului Calais se puteau zări, într-un sens, pînzele de *mude* veneţiene, ale „caravanelor" genoveze şi ale flotelor castiliene aducătoare de lînă, iar în sens invers, masivele transporturi hanseatice, în drum spre salinele şi podgoriile atlantice, de unde, bine burduşite, se retrăgeau cu zecile, uneori şi mai multe, spre porturile flamande, olandeze şi germane.

În sfîrşit, în Sund, unde Coroana daneză instituise o taxă de trecere în 1429, diversitatea pavilioanelor a crescut în secolul

al XV-lea. Hanseaţii luptau aprig pentru a-şi păstra locul întîi. Izbutiseră să respingă activitatea norvegienilor la nord de Bergen, însă Ordinul teutonic, sprijinul de taină al Hansei, a fost înfrînt de polonezi la Tannenberg (1410) şi a trebuit să se replieze la Königsberg (1466). La rîndul lor, englezii şi olandezii profitau de contestările din sînul Ligii hanseatice şi de dificultăţile sucursalei din Novgorod (cucerită, în cele din urmă, de Ivan al III-lea în 1478) pentru a-şi face intrarea în Baltica, în special la Gdansk.

Violenţa concurenţelor din Nord nu rămînea însă cu nimic mai prejos decît îndîrjirea rivalităţilor mediteraneene. Certuri de familie! Toate contestările de acest gen au ca obiect împărtăşirea unor drepturi similare asupra unei moşteniri comune.

Similitudinea tipurilor portuare moştenite din Evul Mediu

Cum marea aparţine tuturor, europenii se întîlnesc nu numai în larg, ci şi în cîteva locuri desemnate de natură şi fixate de conjunctură. Ca pentru a li se afirma caracterul de bunuri de familie, porturile au fost amenajate, înzestrate, întreţinute ţinînd seama de aceleaşi aspecte, pe care diversitatea nu le dezminte. Cele cîteva diferenţe rezultă din condiţiile hidrologice ale oceanului şi ale Mediteranei; omul a ştiut însă să profite sau să se elibereze de imperativele condiţiilor geografice şi ale amplasărilor topografice.

O enumerare ar fi echivalentă cu o descriere a economiei occidentale la sfîrşitul Evului Mediu şi începutul a ceea ce numim timpurile moderne. Trudă de prisos. Răspîntiile secundare care jalonează căile maritime ale Europei sînt atît etape, cît şi noduri de trafic; pentru a percepe coeziunea ansamblului, atenţia ar trebui să ni se fixeze simultan asupra celor doi poli ai circulaţiei maritime europene din această perioadă decisivă a secolelor al XV-lea şi al XVI-lea: Ţările de Jos, la miazănoapte, şi marile porturi meridionale. Un asemenea survol ne-ar permite să discernem anumite trăsături şi comportamente ale unei personalităţi unice: Europa.

Mai devreme, am văzut din avion peisajele oferite de Istanbul/Constantinopol şi Gibraltar. Această perspectivă a zilelor noastre nu este incompatibilă cu cea pe care o puteai avea, în alte părţi, din vîrful unui munte sau al unui monument de la sfîrşitul Evului Mediu: de

exemplu, Genova privită dinspre piscurile ei ; Veneţia, din campanila sa ; Marsilia, de pe colina cu Notre-Dame-de-la-Garde ; Lisabona, din castelul ei ; Rouen, din înaltul bazilicii Notre-Dame-de-Bon-Secours ; Barcelona, din turnurile catedralei sale ; Sevilla, din vîrful catedralei-fort Sé. Turnul Notre-Dame din Bruges, înalt de 122 m, şi cel al catedralei din Anvers sînt şi ele repere maritime vizibile de departe.

Puzderia de porturi a Europei se pretează unor clasificări în funcţie de configuraţiile şi de funcţiile lor. Ritmul mareelor sau lipsa acestora au condiţionat, din Antichitate, dispunerile portuare, prin intervenţia unor tehnici corespunzătoare ; cea mai frecventă a fost construirea unor bazine de retenţie şi a ecluzelor, în special în Marea Nordului şi în cea a Mînecii. Dispozitivul continental a jucat un rol diferit în Mediterana şi pe coastele oceanice. În primul caz, golfuleţele străjuite de maluri calcaroase sau golfurile deschise au oferit locuri destul de uşor de protejat : Atena, Ragusa, Neapole, Marsilia, Colliure, cu bătrînele lor porturi ; Barcelona, Valencia, cu întinsele lor „şesuri". Pe coastele atlantice, amplasamentele exploatate încă din Evul Mediu erau estuarele care se bucurau de un luciu de apă întins şi adînc, la adăpost de ameninţările marine : Sevilla, Lisabona, Bordeaux, Nantes, Rouen, Southampton, Bristol, Londra, Anvers, Hamburg, Lübeck. Porturile costiere au utilizat adeseori o *ria*[1] (în Galicia, Guipúzcoa, Bretania, Norvegia) protejată de o intrare îngustă sau şi-au exploatat poziţia fie pe rutele de trafic (La Rochelle, Brest, Saint-Malo, Calais), fie la ieşirea din regiuni agricole şi industriale dezvoltate. Europa medievală a lăsat moştenire o gamă de porturi adaptate materialului naval al vremii ; numărul lor, peste posibilităţile unei rentabilităţi sănătoase, reflectă totuşi conştientizarea generalizată a unui potenţial maritim însemnat.

Chiar cînd erau diferite, tipurile portuare prezentau aspecte ce corespundeau mai mult sau mai puţin fidel unui model devenit banal : un acces natural îngust sau îngustat de om, între turnuri legate între ele, pe timp de noapte, cu un lanţ : se cunoaşte soarta lanţului din portul Marsilia, dus de aragonezi ca trofeu la Valencia, în 1423. La capătul molurilor protectoare, unul ori mai multe „focare" sau faruri păzeau intrarea (de pildă în Genova, în Dieppe sau la Calais). Fortificaţii costiere : ne gîndim la fortul Saint-Jean al

1. *Ria*, partea din aval a unei văi inundate de mare.

Marsiliei, la turnul Belem al Lisabonei, la întăriturile Brestului, la Turnul de Ordine din Boulogne, la Turnul Londrei, la bastionul Steen din Anvers, la Schloss-ul din Danzig, la Burg-ul din Lübeck. Portul în sine comportă, pe lîngă ancorajele în plină apă – necesitînd manevre şi transbordări cu gabarele –, cheiuri de pămînt, apoi din piatră, debarcadere oblice, după aceea dane perpendiculare pe ţărm, deservite de cărucioare şi hamali şi prevăzute cu magazii. Pentru operaţiunile de ridicare existau bigile de pe corăbii şi, pe anumite cheiuri, gruiele (sau *cranes*) puse în mişcare printr-o roată acţionată de forţa omului; iconografia le-a imortalizat amintirea (Damme, Anvers); există, de asemenea, cîteva exemplare care mai supravieţuiesc şi astăzi (Gdansk, Lübeck...). Aceste amenajări au venit ca o consecinţă a traficurilor de masă (vin, sare, grîne, lemn, minerale, lînă...), pentru care au fost specializate unele zone portuare. De la un capăt la altul al Europei, peisajul portuar prezintă aşadar similitudini şi diferenţe care rezultă din funcţiile specifice ale porturilor şi din practicile folosite.

Pentru funcţiile portuare, să reţinem rolul utilizatorilor. Porturile de pescuit erau nenumărate, ca şi micile porturi de cabotaj, de escală tehnică sau de ordin, unde era bine să-ţi încarci provizii, să-ţi faci rezerve de apă sau să deschizi misivele cu instrucţiuni de la comanditar(i), referitoare la destinaţia finală a călătoriei. Li se adăugau escalele sanitare, amenajate începînd din ultimul sfert al veacului al XIV-lea după exemplul instituţiei ragusane a carantinei. O categorie specială cuprinde avanporturile, care scuteau corăbiile aflate doar în trecere să urce un estuar, cum ar fi Guadalquivir, Gironde, Sena, Tamisa ori Escaut, şi care aveau ape mai adînci decît porturile interioare: Bruges este un caz tipic, cu cele două avanporturi din Damme şi Sluis (l'Ecluse), amenajate pe măsură ce gura de vărsare a fluviului Reie se înnămolise. Tipologia ne determină să avem în vedere alte două cazuri: porturile militare, specializate o dată cu răspîndirea artileriei de bord; concentrările navale în scopuri de securitate, de exemplu acele *mude* formate la Veneţia, flotele castiliene ce transportau lînă, *Baienflotte*, „convoaiele" protejate de marina bretonă între Saint-Malo şi La Rochelle, în sfîrşit, flotele italiene reunite în dreptul regiunii Rye (*Chamber* sau *Camera*), înainte de a se întoarce în peninsulă. După un principiu analog, zone ca rada din Winchelsea sau apele neerlandeze serveau ca adăposturi pe timp de iarnă; mediteraneenii păstrau pe coastele atlantice obiceiul

de a-şi suspenda navigaţia din octombrie şi pînă în martie ; corăbiile hanseate aşteptau în Ţările de Jos dezgheţul din Baltica, înainte de a se întoarce în porturile lor de origine.

Contacte personale

La bord şi în porturi, contactele umane sînt semnificative pentru rolul de creuzet jucat de viaţa maritimă pe plan internaţional.

Recrutarea echipajelor de pe micile vase de pescuit şi de cabotaj avea, în general, o origine locală, chiar familială, după cum a prezentat-o Jacques Bernard în cazul portului Bordeaux, model rămas valabil pentru întreg Occidentul aproape pînă în epoca noastră. Aceşti marinari nu erau chiar lipsiţi de orice contact cu oamenii mării din alte regiuni : violenţa, uneori, a întîlnirilor se împăca totuşi cu conştiinţa de a aparţine aceleiaşi meserii. Într-un timp care nu cunoştea repartiţia „cotelor", normanzi, bretoni, basci, catalani şi portughezi îşi disputau deja aceleaşi locuri de pescuit, iar încăierările lor au degenerat pînă la război între Franţa şi Anglia, de exemplu, sub domnia lui Filip cel Frumos. Marea Nordului cunoştea conflicte de la vas la vas, de la port la port, între pescuitorii de heringi normanzi, picarzi, flamanzi, olandezi şi englezi ; se întîmpla însă şi ca, în pofida războiului, aceştia „să se încîrdăşească" în învoieli clandestine. În Mediterana, întîlnirile dintre provensali şi sarzi, la pescuit de coral, erau cooperante sau ostile ; cu toţii se simţeau însă, cel puţin implicit, solidari în aceeaşi îndeletnicire.

În negoţ, o recrutare diferenţiată şi o circulaţie pe distanţe mari puneau probleme. Printre oamenii mării, solidarităţile concentrice mergeau de la rudenie, prietenie şi obîrşie comună pînă la simplul fapt de a împărtăşi acelaşi trai la bord.

De multe ori, această solidaritate nu depăşea limitele grupurilor ce-şi erau familiare ; ea putea exclude, după cum erai breton, normand, picard, flamand, gascon, basc, catalan, din Poitou, Saintonge, Languedoc sau Provenţa, mateloţii care se trăgeau din alte ţinuturi ; conturile se reglau, în chip sîngeros, în cîte vreo tavernă, pe timpul unei escale, mai ales dacă era amestecat şi vreun străin, englez, francez sau orice altceva. În acel moment, nu mai contau neînţelegerile de la bord ; membrii unui echipaj făceau front comun ; se întîmpla ca marinari de pe alte corăbii, şi chiar din ţări diferite, să

le dea o mînă de ajutor. S-a văzut în La Rochelle, la 1483, o prostituată, zisă Roşcovana, încăierîndu-se cu marinari. Aceste solidarităţi vremelnice sînt solidarităţi de mediu şi de naţie mai degrabă decît expresia unei solidarităţi „europene"; manifestările lor sînt reacţii inspirate de valori comune, perceptibile în anchete şi în documente ale justiţiei – bunăoară, în Franţa, în scrisorile de amnistie acordate de rege; dimpotrivă, sentinţele bailivului Eau de l'Ecluse, în a doua jumătate a secolului al XV-lea, prin diversitatea justiţiabililor săi, din ţări diferite, lasă impresia unei aluri europene.

Nu e vorba numai de întîlniri ocazionale. În cîteva centre economice de importanţă internaţională, negustorii şi oamenii de afaceri au constituit grupuri organizate în funcţie de proveniența lor geografică şi înzestrate, străine fiind, cu un statut juridic şi privilegii concedate de autorităţi. Relaţiile pe care aceste grupuri le păstrau cu ţara şi oraşul lor de origine, ca şi legăturile pe care le întreţineau între ele fac să se presimtă elementele – embrionare, ce-i drept – ale unei comunităţi negustoreşti europene.

„Naţiuni" meridionale la încrucişarea de drumuri a Bruges-ului

La vremea naşterii „părintelui Europei", Erasmus, în Rotterdamul anului 1467, din bătrînele Ţări de Jos şi sub regimul ducelui de Burgundia, Carol Temerarul, Bruges exercita pe deplin o funcţie de răspîntie, mai înainte de a o ceda portului Anvers, apoi Amsterdamului. O manifestare grandioasă avea să ateste acest fapt, în anul următor, o dată cu serbările somptuoase ale nunţii noului „mare duce de Occident": Carol, fiul portughezei Izabela, soră cu Henric Navigatorul, o lua în căsătorie pe fiica regelui Edward al IV-lea al Angliei, Margareta de York.

Într-un decor gîndit de pictorul Hugo Van der Goes, nimeni nu a ratat petrecerea al cărei fast este înfăţişat în *Memoriile* lui Olivier de La Marche. Împrejurarea a reunit reprezentanţi ai mediului negustoresc, defilînd în urma ambasadorilor şi prelaţilor, în ordinea următoare:

> Veneţienii veneau cei dintîi: zece neguţători călare, înveşmîntaţi în porfiră, ducînd fiecare cîte o faclă şi urmaţi de zece slujitori pe cai. Veneau apoi florentinii: la început şaizeci de oameni pedeştri, cu straie albastre şi purtînd făclii, apoi patru paji în postav cu fir de

argint, cu manteline de catifea stacojie, pe cai în valtrapuri de satin alb ; urmau unsprezece neguţători conduşi de Tommaso Portinari, mai-marele lor şi sfetnic al Monseniorului duce, îmbrăcaţi în satin stacojiu ; în urma lor veneau unsprezece comisionari cu veşminte de satin simplu de culoarea cîrmizului ; în sfîrşit, douăzeci şi patru de slujitori gătiţi în albastru, cu toţii călare.

Spaniolii erau douăzeci şi patru de negustori pe cai, înveşmîntaţi în damasc violet, avînd cu ei douăzeci şi patru de paji pedeştri, îmbrăcaţi în satin negru ; în faţa lor mergeau şaizeci de purtători de torţe, în postav violet şi verde.

Genovezii puseseră să le meargă dinainte o frumoasă fată pe cal, închipuind fecioara pe care Sfîntul Gheorghe a mîntuit-o de balaur, apoi Sfîntul Gheorghe, împodobit cu toate armele lui ; urmau trei paji şi o sută opt negustori călare, înveşmîntaţi în damasc alb, cu tot atîţia valeţi în postav alb.

Drumul Osterlinilor[1] îl deschideau şaptezeci şi două de torţe ; în urma a şase paji îmbrăcaţi în violet veneau negustorii pe cai, în număr de o sută opt, cu toţii în brocart violet.

Această descriere plină de culoare traduce importanţa grupurilor de comercianţi şi consideraţia de care se bucurau. Autorul nu-i menţionează nici pe englezi, firesc interesaţi de această ceremonie, nici pe francezi, care nu erau socotiţi la Bruges nişte străini, căci Flandra a ţinut de coroana Franţei pînă la domnia lui Carol Quintul.

Cei dintîi locuiau la Bruges în număr restrîns, fiindcă importul de lînă se făcea prin Calais. În ce-i priveşte pe francezi, aceştia erau destul de numeroşi încît să dispună de o casă comună, „Hala Parisului" ; influenţa lor se datora şi faptului că franceza slujea ca instrument de comunicare cu interlocutori veniţi din nord şi din sud. Problema interpreţilor pe pieţele internaţionale nu a fost studiată atît cît ar cere-o importanţa ei. La Bruges, varietatea limbilor vorbite era mare, iar istoricul care, în zilele noastre, îşi plimbă reveriile prin pieţele, pe cheiurile şi canalele oraşului, aşteaptă în orice clipă un miraj : întîlnirea unor personaje, familiare prin numele lor spicuite din arhive.

Exemplul oraşului Bruges nu dă seamă numai despre diversitatea naţiunilor după originea lor geografică şi limbă. „Naţiunea" era aici o entitate socială şi juridică la fel de vie ca în universităţi sau, cu

1. Sau *ostrelins*, negustori hanseaţi din Baltica (stabiliţi în general la Londra).

cîteva decenii înainte, în adunările conciliare din vremea schismei. Un grup naţional numeros, coerent şi influent putea obţine de la autoritatea publică statutul de „naţiune", juridic diferit de acela al unei simple „colonii".

La Bruges sau în orice alt port, exista o convergenţă de interese între un grup constituit într-un soi de sindicat de apărare şi puterea preocupată să controleze activitatea străinilor.

Locul proeminent al italienilor în alaiul descris de Olivier de La Marche reflectă importanţa „naţiunilor" lor la Bruges, după vechimea şi greutatea prezenţei peninsularilor pe acele meleaguri. Aceasta era anterioară deschiderii, la sfîrşitul secolului al XIII-lea, legăturilor maritime directe cu Genova şi Veneţia; organizarea pe naţiuni şi-a primit însă consfinţirea în secolul al XV-lea, prin carte ducale. Structura „naţională" la Bruges era de acelaşi tip ca şi în alte oraşe. Naţiunea grupează obligatoriu propriii resortisanţi; adunarea lor, anuală, alege un consul şi consilieri; consulul exercită o putere disciplinară şi jurisdicţională asupra membrilor naţiunii sale; el trebuie, de asemenea, să îi asiste, în caz de nevoie, în faţa autorităţilor locale. Naţiunea dispune de un imobil al ei. Confreria care în general o dublează beneficiază de ospitalitatea unui ordin religios la alegere.

Greutatea reală a naţiunilor prezente la Bruges era în concordanţă cu descrierea lui Olivier de La Marche, începînd cu florentinii. Consideraţia şi creditul de care se bucura Tommaso Portinari se răsfrîngea asupra „naţiunii" sale. După circa douăzeci de ani petrecuţi la Bruges, directorul filialei familiei Medici devenise sfetnicul principelui Carol, înainte ca acesta să devină duce; de la el împărtăşea gustul şi ispitele grandorii, ducînd o viaţă pe picior mare într-una din cele mai frumoase reşedinţe din oraş – Bladelin, un adevărat palat –, dobîndită la un preţ exorbitant. Vorbitor fluent de franceză, Tommaso se bucura de o influenţă şi de un prestigiu excepţionale. Nu că celelalte grupuri italiene ar fi fost mai prost reprezentate. Olivier de La Marche i-ar fi putut la fel de bine menţiona pe luccani şi numi un Dino Rapondi sau un Giovanni Arnolfini; tot aşa, le-ar fi putut semnala implicarea în tranzacţiile financiare încheiate în reşedinţa familiei Van der Beurse, de la care Bursa şi-a tras numele ei de pretutindeni.

Celelalte naţiuni meridionale nu erau de acelaşi calibru pe plan financiar; rolul lor comercial era însă însemnat. Patru la început

(biscayeni, castilieni, catalani, aragonezi), li s-a adăugat şi o naţiune navarreză, la începutul secolului al XVI-lea. Organizarea lor era asemănătoare cu aceea a naţiunilor italiene, fiecare avînd consulul şi casa ei; toponimia portului Bruges le păstrează amintirea: strada Spaniolilor, piaţa Biscayenilor, de exemplu. Cîteva patronime transpar în documentaţie, adeseori aceleaşi ca în alte porturi; le vom regăsi prin diaspora iberică.

Sucursale hanseatice din Nord şi *Fondaco dei Tedeschi* la Veneţia

„Osterlinii" pe care îi prezenta Olivier de La Marche încheiau defilarea cortegiului nupţial al lui Carol Temerarul la Bruges. În acest oraş, ca şi în altele, „hanseaţii" aveau particularitatea de a constitui o naţiune închisă, cu organizarea şi obiceiurile ei caracteristice. Clădirea care îi aparţinea păstrează încă, în secolul XX, aspectul auster al unei cazărmi şi al unui depozit. La Bruges, totuşi, mai mult decît altundeva, hanseaţii se amestecau cu populaţia şi aveau contacte cu alte naţiuni. Explicaţia este oferită de vocaţia de şarnieră a oraşului între sectorul septentrional al comerţului european şi sectoarele occidentale şi meridionale. Activitatea de tranzit presupunea debarcarea unor mărfuri şi preluarea de noi încărcături; i se adăuga adesea adăpostirea corăbiilor pînă în sezonul prielnic. Faptul că, în 1457, o adunare în sucursala din Bruges a reunit peste şase sute de negustori germani nu avea nimic extraordinar.

În alte părţi, sucursalele hanseatice aveau tendinţa de a-şi restrînge contactele cu celelalte naţiuni şi de a se izola.

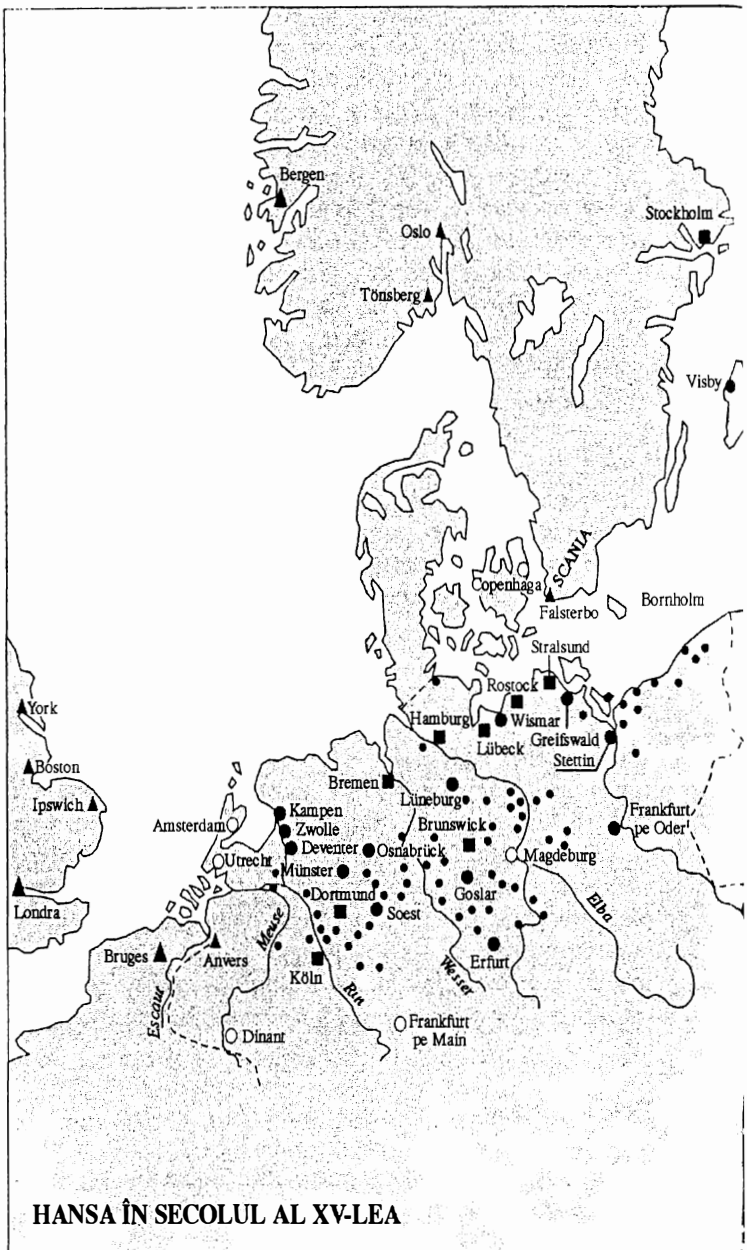
La Londra, *Steelyard*-ul, aflat pe malul Tamisei, se ţinea la distanţă. În Bergen, mai ales, cartierul german era un ansamblu de baracamente mai închis chiar decît o concesiune europeană din China sfîrşitului de secol XIX. Nu se punea problema de a locui altundeva, şi nici de a avea relaţii personale în afară. Faptul se putea explica prin tinereţea celor mai mulţi dintre rezidenţii germani, pe care autorităţile din Lübeck voiau să-i ferească de contactul cu populaţia. La Novgorod, ca precauţie, barăci de lemn erau grupate în jurul unei biserici din piatră, închinată mai-marelui între Apostoli, slujind de magazie, lăcaş drept cult şi adăpost (*Peterhof*), totul împrejmuit cu o palisadă.

În sud, într-o ambianţă mai complexă, la Veneţia, la San Bartolomeo, *Fondaco dei Tedeschi* era o clădire „straşnic păzită" (P. Braunstein). Negustorii de dincolo de Alpi locuiau obligatoriu aici, aşa încît călugărul Felix Faber, în drum spre Ierusalim, a observat în 1483 prezenţa unui cîine care se gudura pe lîngă vorbitorii de germană şi mîrîia la venirea italienilor, francezilor, grecilor sau slavilor. Fără a fi specializat doar în comerţul pe mare, *Fondaco* era o punte de legătură între Orient şi Occident, între Mediterana şi burgurile Germaniei superioare, în rîndul cărora se remarcă un interes crescînd pentru afacerile maritime. Clanul Imhof din Nürnberg, de pildă, avea în *Fondaco* o încăpere a cărei denumire traducea rangul deţinătorului ei, „Paradisul". Numele Imhof, între altele, evocă deschiderea reţelelor familiale de negustori din Germania superioară. Nu e singurul. Familia Hirschvogel nu era mai puţin importantă, avînd în vedere că era legată prin rudenie şi interese cu neamul Behaim, pe care îl regăsim în avangarda marilor descoperiri geografice, în capitala portugheză; tot astfel, porturile iberice găzduiau comisionari ai „Marii Societăţi din Ravensburg" (în special Barcelona şi Valencia, sedii de agenţii administrate în contul clanului Humpis). Hieronymus Münzer, *alias* Monetarius, în timpul turneului său european din 1494 a observat diaspora marilor negustori germani din Ţările de Jos în porturile hispanice şi a vorbit despre uşurinţa lor de mişcare.

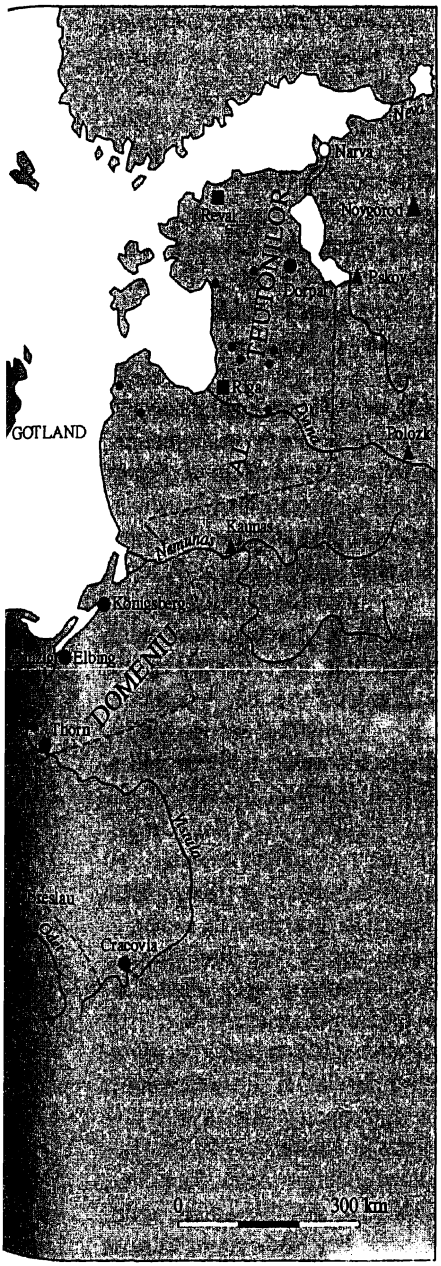
Dacă s-a crezut, nu fără argumente, că în Germania superioară interesul pentru mare a fost trezit de influenţa Veneţiei, nu putem neglija nici contribuţia reţelelor germane – recent subliniată de Philippe Braunstein – la trezirea unei conştiinţe colective asupra importanţei mării. Din Veneţia, privirea oamenilor de afaceri din Germania superioară a cîntărit foarte rapid şansele ce i se ofereau pînă la Atlantic, şi aceasta în contrast cu o relativă încetineală a negustorilor hanseaţi. În ce-i priveşte pe italieni şi spanioli, în schimb, extinderea reţelelor lor familiale şi economice la scară internaţională se poticnea prea puţin de constrîngerile „naţiunilor".

Reţele italiene

Nu mai e nevoie, după atîtea cercetări, să reamintim pe larg ceea ce Fernand Braudel numea „presărarea" coloniilor italiene în Europa: „Negustori, adăuga el, şi iar negustori". Pentru a ilustra această



HANSA ÎN SECOLUL AL XV-LEA



- Oraş hanseatic foarte influent
- Oraş hanseatic mediu
- Oraş hanseatic secundar
- Oraş nehanseatic
- Mare sucursală hanseatică
- Aşezare hanseatică
- Limitele Imperiului şi domeniului teutonic

opinie, putem cita, după R.S. Lopez, genovez el însuşi, un versificator anonim din secolul al XIII-lea:

> Atît de mulţi sînt genovezi prin lume, iar şi iar,
> Că, duce-s-ar oriîncotro, noi Genove răsar.

Descrierea unei atît de evidente diaspore ar fi de prisos, căci e deja lucru banal. Contează mai mult să subliniem, o dată în plus, caracterul ei european şi să reamintim prezenţa simultană a negustorilor italieni, exercitînd în ţări diferite, uneori ostile, ca Franţa şi Anglia în timpul Războiului de o Sută de Ani, activităţi financiare şi comerciale, pe plan maritim şi nu numai, fără a se sinchisi de conflicte şi concurenţe.

O mărturie celebră vine, prin 1340, de la Francesco di Balduccio Pegolotti. Născut într-o familie renumită de negustori florentini, era unul dintre cei circa trei sute treizeci de auxiliari ai firmei clanului Bardi, care activau în sucursalele lor înşirate din Mediterana (Constantinopol, Ayas, Rodos şi Majorca) pînă la Marea Nordului (Bruges, Anvers, Londra), fără să uităm Avignonul şi Parisul. Pegolotti, în a sa *Pratica della mercatura* – un soi de manual răspîndit la vremea aceea –, a observat condiţiile de desfăşurare a comerţului în fiecare din locurile în care italienii aveau interese. În acest tablou al afacerilor, Europa maritimă deţine un loc de seamă. Acesta este confirmat de organigrame, reconstituite de istorici (Federigo Melis, Raymond de Roover), ale tranzacţiilor lui Francesco di Marco Datini şi ale familiei Medici, pentru sfîrşitul secolului al XIV-lea şi, respectiv, mijlocul celui de-al XV-lea. Cele două cazuri sînt exemple caracteristice, fără a fi şi singurele, pentru însemnătatea mării în interesele oamenilor de afaceri italieni şi în dominaţia lor geografică.

Sistemul datinian, puternic centralizat în jurul casei de comerţ a proprietarului, la Prato, şi al companiei sale bancare din Florenţa, era un mănunchi de companii articulate într-un mare număr de filiale a căror amplasare litorală este o trăsătură generală. Astfel, de Florenţa depindeau circa zece sucursale, situate în porturi precum Veneţia şi Ancona. Compania din Pisa „iradia" în alte zece locuri, printre care Livorno, Talamone, Gaeta, Neapole şi Sicilia. Cea din Genova dirija traficul spre Portovenere, în Sardinia şi Corsica. De Avignon depindeau porturile de pe Ronul inferior (Arles, Tarascon, Beaucaire), Port-de-Bouc, Marsilia, Nisa şi, mai departe, afacerile reglate la Lyon, Paris, Bruges şi Londra. Barcelona era în fruntea

tranzacţiilor efectuate la Narbonne, Colliure, Palamos, S. Feliù şi Tarragona, supervizînd totodată filiala din Majorca (Palma), Minorca şi Ibiza. Valencia, aflată sub controlul Barcelonei, conducea afacerile încheiate la Cadiz, Sevilla, Lisabona, iar aria ei de influenţă se întindea pînă la Bruges şi Londra. În tot acest păienjeniş de oraşe circula o corespondenţă extraordinar de bogată (circa 150.000 de scrisori, potrivit lui Federigo Melis) şi miraculos conservată. Exploatarea ei, neîncheiată încă, deschide o perspectivă excepţională asupra legăturilor strînse dintre circulaţia terestră şi cea maritimă.

Extinderea filialelor „băncii Medici" la mijlocul secolului al XV-lea era comparabilă, în ansamblu, cu extinderea afacerilor lui Francesco Datini, dar cu mai multă rigoare în organizarea structurilor sale, de talie europeană. Banca, la Florenţa, era inima organismului; comerţul internaţional, maritim în mare parte, dădea viaţă filialelor. Acestea se găseau în punctele nevralgice ale economiei europene; patru erau direct legate de mare. Pisa aproviziona Florenţa cu lînă englezească; Civitavecchia, aproape de Roma, exporta alaunul de Tolfa; Veneţia deschidea poarta Orientului şi a Germaniei de Sud; Avignonul lucra în simbioză cu Beaucaire, Port-de-Bouc, Marsilia, iar în nord, la Londra şi Bruges, se făceau afaceri uriaşe, de care atîrna echilibrul întregului. Locul deţinut de Tommaso Portinari în acest din urmă oraş ne-a dovedit-o deja.

Strălucirea cîtorva exemple florentine nu eclipsează rolul altor artizani italieni ai dinamismului maritim european, atît în porturile de escală franceze şi iberice din Mediterana şi Atlantic, cît şi în Anglia şi, firește, la Sluis şi deja la Anvers. Mulţi dintre ei erau toscani, din Florenţa ori Pisa, mai mult sau mai puţin direct legaţi de familia Medici, ca Agnolo Tani, Simone Nori, Francesco Strozzi, la Bruges şi la Londra; Bartolomeo Marmora şi Paolo Morelli, la Southampton; Marioto de Nerlo şi Rinaldo Altoviti, la Marsilia; familia Tacchini, la Perpignan şi Barcelona; familia Tovaglia, la Bordeaux şi Rouen, fără a-i uita pe luccanii precum Giovanni Arnolfini, la Bruges, sau Gherardo Galganetti, la Southampton. În realitate, întregul „almanah Gotha" toscan ar putea figura aici.

Foarte semnificativă pentru avîntul maritim a fost prezenţa, nu mai puţin extinsă, a genovezilor – la Marsilia şi Barcelona, în Anglia, dar îndeosebi în Portugalia, în Aragon şi Castilia. Sub domnia lui Alfons Magnanimul (1416-1458), prezenţa genoveză s-a impus în toate teritoriile coroanei aragoneze, din Neapole la Valencia şi din

Palermo la Barcelona. Favoarea acordată de Regii Catolici lui Cristofor Columb a încununat o stare de fapt ale cărei origini datează de la sfîrşitul secolului al XIII-lea.

Începuturile implantării genoveze prezintă o simultaneitate remarcabilă, în Portugalia, Castilia şi Franţa, cu mandatele de amirali: Benedetto Zaccaria în Franţa, Ambrosio Boccanera şi Ugo Vento în Castilia, în timp ce, în Portugalia, Manuel Pessagno împămîntenea acest rang în familia sa pentru mai multe generaţii. În secolul al XV-lea, Bartolomeo I Marchione a fost gratificat, împreună cu asociatul său Jean Forbin, din Marsilia, cu monopolul coralului (1433); apoi, Bartolomeo al II-lea s-a dedicat comerţului african şi celui cu zahăr de Madera, înainte de a participa la călătoria lui Cabral, de această dată în compania unui florentin, Girolamo Sernigi. Dar să nu anticipăm îndreptînd de pe acum privirea Europei spre tărîmurile de peste mare. O familie genoveză merită totuşi pomenită: Lomellini. Primul cu acest nume, Bartolomeo, emite, la Lisabona, în 1424, o scrisoare de schimb pe numele lui Leonardo degli Alberti din Roma. Începînd cu 1440, îşi exercită activitatea împreună cu cîţiva dintre fraţii săi; unul dintre aceştia, Ambrosio, se află în relaţie de afaceri la Nantes cu un breton, în 1443 şi 1459; alţi doi, Daniel şi Marco, îşi împart monopolul exportului de plută portugheză în 1456. Cel din urmă, opt ani mai tîrziu, dispune construirea unei corăbii la Lisabona şi poartă corespondenţă cu doi dintre nepoţii lui stabiliţi la Londra. După o ultimă călătorie în patria-i genoveză, se întoarce definitiv la Lisabona. Între timp, alte două rude ale sale se stabiliseră la Madera, spre a exploata aici zahăr şi miere, iar o a treia, Raffaele, făcea afaceri cu Benedetto Spinola, unul dintre ultimii genovezi ce mai locuiau la Southampton după cazul Sturmy. Astfel, Genova, Lisabona, Madera, Nantes, Londra, Southampton constituie tot atîtea repere ale răspîndirii tipice pentru o familie negustorească.

Uşurinţa cu care negustorii italieni se adaptau la noile spaţii de rezidenţă este confirmată de ei înşişi. Simone Nori scria de la Londra că-i merge bine. Tommaso Portinari se simţea de minune la Bruges. Tinerilor care, potrivit obiceiului, efectuau stagii în sucursalele lui Francesco Datini şi ale familiei Medici nu pare să le repugne a-şi prelungi sejururile. Scrisorile primite la Prato de Francesco Datini au un ton personal care nu poate amăgi. Cîţiva neguţători s-au adaptat într-atît, încît şi-au ales domiciliul definitiv ici sau colo. Etapele unei cariere sînt, după asocierea comercială cu negustori

din partea locului, naturalizarea, căsătoria în societatea locală, exercitarea de funcţii municipale, achiziţionarea de bunuri funciare. Asimilarea, completă începînd cu a doua generaţie, se exprimă prin traducerea patronimului în limba de adopţie. Bartolomeo Marmora, naturalizat englez în 1417, a luat în căsătorie o englezoaică din Southampton. Benedetto Spinola a făcut la fel, în 1485. Marco Lomellini, însurat la Lisabona, a fost şi el naturalizat aici ; cei doi copii ai săi s-au născut portughezi. Tot aşa s-a întîmplat la Marsilia cu alţi genovezi, de exemplu cu clanul Remesan, din Savona, cu familiile Vento, Cattaneo (al cărei nume a fost transcris Castagne) şi cu Rinaldo Altoviti, căsătorit la Marsilia, cetăţean şi, mai tîrziu, magistrat al Marsiliei ; familii marsilieze veritabile, precum Forbin, nu au ezitat să-i accepte pe unii dintre aceşti nou-veniţi.

Noţiunea de generaţie, care adaugă dimensiunea timpului la realitatea spaţială a reţelelor familiale, trebuie aşadar luată în calcul pentru a înţelege formarea şi coeziunea unui mediu european. Trăsăturile acestui mediu s-au schiţat pe măsură ce s-a stabilit un echilibru între, pe de o parte, integrarea grupurilor naţionale în centrele în care trăiau şi, pe de alta, rolul internaţional pe care ele l-au exercitat împreună la faţa locului sau de la un port la altul. Evoluţia astfel amorsată se explică, poate, prin individualismul latin confruntat cu predilecţia nordică, să-i spunem chiar germanică, pentru atitudinile colective.

Într-adevăr, şi aceasta e o altă discuţie, au existat uneori tensiuni, chiar ciocniri, între grupurile străine – colonii sau naţiuni – şi puterea politică locală. Tendinţa retractilă a hanseaţilor, de exemplu, de a refuza contactul – şi în special căsătoria – căpăta un aer „colonialist", accentuat la Bergen şi la Novgorod. Cîteodată, dimpotrivă, mediul local era cel care se ţinea distanţă faţă de străin, aşa cum am văzut în Anglia şi la Lisabona, măcar că principii, în Anglia şi în Flandra, îi ocrotiseră adeseori, din interes, pe comanditarii străini.

Oricum vor fi stat lucrurile, evoluţia generală s-a îndreptat, în a doua jumătate a secolului al XV-lea, spre asimilarea nou-veniţilor în societăţile negustoreşti care îi găzduiau. Alături de exemplele deja notate, referitoare mai ales la italieni, cazul ibericilor ilustrează o etapă de asimilare accentuată care avea să se afirme la începutul secolului al XVI-lea.

Prezenţe iberice

Din punct de vedere geografic şi numeric, prezenţa iberică se consolidează în porturile din Occident. Deşi nu-i putem evalua efectivele grupurilor, pretutindeni rămîn de reţinut influenţa ei şi strînsele-i legături de familie şi profesionale, întemeiate pe aceleaşi tipuri de activităţi economice. Acestea corespundeau specificităţii produselor iberice în ansamblul comerţului european: fructe, plută, vin şi sare portugheze, zahăr de Madera, fier din Biscaya şi lînă „merinos", alaun de Mazarron şi ulei de Andaluzia, ale căror producţie şi negoţ beneficiau de coordonarea şi controlul consulatului de la Burgos. Instituirea lui în 1494 coincide, la doi ani distanţă, cu ordonanţa de expulzare a evreilor (1492), care a accelerat o dispersare începută cu mult timp înainte.

Diaspora a luat aspectul unei pînze de păianjen, răspîndindu-se din Peninsula Iberică în Escaut, pe de o parte, şi în Mediterana, pe de alta. Între „naţiunile" spaniole ai căror reprezentanţi figurau în alaiul de nuntă al lui Carol Temerarul la Bruges, în 1468, cea castiliană a defilat în rîndul întîi: ea realiza cea mai mare parte a tranzacţiilor din acest oraş. Biscayenii, în ce-i priveşte, efectuau transporturile maritime în înţelegere cu catalanii. La sfîrşitul secolului, atracţia pentru Anvers a zdruncinat omogenitatea reprezentării hispanice la Bruges. Portughezii nu şovăie, în 1502, să-şi transfere la Anvers factoria cu monopolul comercial al mirodeniilor.

Ibericii deţineau verigile unui întreg lanţ ce se întindea între Marea Nordului şi Andaluzia. Nicăieri, cu excepţia oraşelor Bruges şi Anvers (la începuturile acestuia), instalarea lor nu a luat forma instituţională a naţiunilor, poate din cauza unei inferiorităţi numerice, care nu le ştirbea însă cu nimic influenţa, în special în Franţa şi în Anglia, dacă ne referim la castilieni şi la portughezi.

De la un port la altul, întîlneai membrii unei aceleiaşi familii, corespondînd între ei şi cu compatrioţii rămaşi în ţară.

În Franţa mijlocului de secol XV, castilienii au un consul comun, Iñigo Darceo, care apără interesele conaţionalilor săi stabiliţi la Rouen, Nantes, Bordeaux, Toulouse. Aceştia, întîmpinaţi de compatrioţi şi rubedenii deja instalate, şi-au chemat mai apoi soţiile şi copiii, stabilindu-se aici la rîndul lor. Către 1500, aceleaşi nume se

regăsesc la Burgos, la Bilbao, la Toulouse, Bordeaux, Nantes, Rouen, Londra. De unde vor fi fost toţi aceşti oameni? În 1499, Fernando de Bernuy este etichetat într-un document englez după cum urmează: *„merchant of Spain, alias of London, alias of Cales, alias of Brugges"*. De-alde Bernuy mai erau şi la Toulouse, în comerţul internaţional de pastel.

Înainte de a figura la Rouen, Nantes, Bordeaux şi Londra, unele familii făcuseră gloria consulatului din Bruges: Gomiel, Saldaña, Sevilla, Medina, Quintanadueñas, Astudillo, Pardo. Rude şi prieteni îşi aduc reciproc servicii prin schimb de procure, de tranzacţii, de viramente în conturi, de reprezentări în justiţie. Arhivele atestă unitatea mediului de afaceri spaniol, în care legăturile de interese le dublează pe cele – atît de importante! – de sînge. Era şi cazul familiei Pardo: pe la 1500, Juan administrează, la Londra, afacerile mai multor compatrioţi; fratele său Silvestro e consul al castilienilor la Bruges; un al treilea, Pedro, locuieşte la Rouen, unde a fost naturalizat francez. Cîţiva ani mai tîrziu, un alt Pardo, Alvaro, rezident la Rouen, formează o societate împreună cu ceilalţi doi fraţi ai lui, unul la Bruges, Jeronimo, altul la Sevilla, Diego; relaţiile le sînt asigurate de un văr, Escobar, în timp ce un alt consîngean, Juan de Miranda, le reprezintă interesele la Lisabona.

Aceste solidarităţi, înainte de a se extinde prin dispersarea maranilor[1], proveneau din contexte mai vechi. La Nantes, cartierul Saint-Nicolas, aproape de Fosse şi de cheiurile sale, număra, la mijlocul secolului al XV-lea, familii ca Miranda, Malvenda, de Lerma, Ruiz, după cum la Chartrons, în Bordeaux, puteau fi întîlnite unele precum Castro, Gomez şi Lopez de Villanova, între ai cărei nepoţi se numără şi Montaigne. Familii precum Gomez, Lopez şi „Jayent" se regăseau şi la Marsilia.

Dincolo de grupările pe criteriul intereselor familiale, rezultînd dintr-o origine comună, aceste solidarităţi au căpătat un aspect internaţional. Pe plan juridic şi economic, Nantes şi Bilbao s-au unit, începînd din 1530, sub forma instituţională a unei *Contratación*. La un nivel mai profund, integrarea spaniolilor în oraşele în care emigraseră a contribuit – de exemplu la Bordeaux, Nantes, Rouen, Southampton, Bristol şi Londra – la configurarea unor medii deschise

1. Evrei din Spania sau Portugalia, convertiţi cu forţa la creştinism, dar rămaşi, în secret, fideli Legii mozaice.

spre exterior. Naturalizarea prin graţie regală consfinţea o asimilare care începea prin căsătorie, urmată de naşterea, pe pămîntul de adopţie, a unor copii ai căror naşi şi naşe erau aleşi din familia (franceză) prin alianţă. Ca urmare, fuziunea devenea efectivă o dată cu a doua generaţie, cu atît mai firesc cu cît nou-veniţii dobîndiseră imobile urbane şi fiefuri rurale; acestea puteau purta numele de seniorie, în aşteptarea (care nu dura mulţi ani) recunoaşterii titlurilor nobiliare şi a blazonului pentru stăpînul lor. Cine, pe vremea lui Corneille, adică la nu mai mult de un secol după aceste mutaţii, ar fi putut recunoaşte un nepot al negustorului Juan de Quintanadueñas în părintele de Brétigny, restauratorul, în Franţa, al Ordinului carmelit – autentic castilian, la origine? A fost şi acesta, printre multe altele, unul din avatarurile imprevizibile ale pîrguirii unui mediu european generat de relaţiile maritime ale Occidentului.

Schimburile tehnice

Întîlnirile i-au făcut pe mediteraneeni, pe oamenii Atlanticului şi pe cei ai mărilor nordice să se cunoască şi să-şi confrunte obiceiurile, tehnicile, limbajele, comportamentele. Europa maritimă nu s-a născut printr-o absorbţie, căci fiecare sector şi-a păstrat personalitatea, ci prin schimburi. Dacă un soi de ecumenism maritim a ajuns să prevaleze, aceasta nu s-a întîmplat ca urmare a estompării unui sector în raport cu altul. Ponantul a rămas Ponant, iar lumea mediteraneană şi-a păstrat profilul. Au împrumutat unii de la alţii, după observaţii şi experimente menite să justifice ceea ce urmau să preia. Pentru toţi, cea care contează şi porunceşte este marea.

Alegerea materialului naval este, în chip vădit, domeniul în care s-a exercitat, în primul rînd şi peste tot, perspicacitatea marinarilor. Să reamintim exigenţele ce se impun, în mod universal, alegerii unui tip de vas: siguranţa, viteza, capacitatea – trei condiţii, de neîmpăcat în mod desăvîrşit, pretutindeni solidare; laurii revin bastimentului care le asociază într-un echilibru satisfăcător. A sacrifica soliditatea cocăi în favoarea vitezei înseamnă a compromite securitatea şi capacitatea. A o mări pe aceasta din urmă înseamnă a renunţa la viteză şi a face corabia vulnerabilă. Principiul unei soluţii este, în sensul său strict, cel al rentabilităţii. Mai rămîne să ne punem de acord asupra acestui termen. În epocile străvechi, dat fiind că aceeaşi

corabie servea alternativ sau simultan unor scopuri comerciale şi militare, rentabilitatea era sinonimă cu utilitatea şi eficienţa în a procura cîştigul ori victoria. Pentru un mare specialist în istorie navală precum Frederic C. Lane, un indiciu îl reprezintă raportul dintre sarcina utilă a corăbiei (mărfuri, echipament, provizii) şi numărul oamenilor (echipaj, pasageri, soldaţi). El a calculat că, pentru un om aflat la bord, acest raport ar fi fost, către 1300, de o şeptime de tonă pe o biremă veneţiană, de 0,28 tone pe o triremă în 1303 şi de o tonă şi jumătate pe o mare galeră din secolul al XVI-lea. Calcule analoage efectuate pentru navele oceanice din aceleaşi perioade par să exprime o evoluţie paralelă tinzînd să mărească acest raport şi, în acelaşi timp, să sporească viteza.

În fapt – şi aici dialogul Ponant-Levant e elocvent –, totul depinde de uzul căruia îi este destinată corabia. Scandinavii nu năzuiau la vreo „Panglică albastră"[1] atunci cînd traversau Atlanticul de la Bergen în Islanda, în secolele XI-XII. Galerele genoveze încărcate cu alaun de Chios cu destinaţia Sluis căutau nu atît un record de viteză în linie dreaptă, cît o navigare sigură, chiar dacă lentă. La rîndul lor, hanseaţii veniţi să caute sarea din „Golf" sau din Setúbal erau preocupaţi să-şi grăbească întoarcerea, spre a fi în Sund înainte de îngheţ. Pescarii, în schimb, înainte de progresele în sărarea peştelui la bordul vaselor – a heringului, în special –, trebuiau să se zorească şi să livreze ceea ce prinseseră. La fel, în Mediterana, ţinînd seama de înverşunarea concurenţelor, precum şi de evoluţia preţurilor şi a schimburilor, cunoscută prin informaţii care circulau cu uimitoare repeziciune, era cu folos să descarci primul pe piaţa aleasă, la momentul oportun, o cantitate optimă de mirodenii sau mătăsuri din Orient, a căror calitate corespundea gusturilor unei clientele de soi. Pentru luptă, era preferabil să dispui de corăbii care să combine o bună ţinută pe mare cu supleţea de manevră, prielnice în cazul unor atacuri neaşteptate şi al retragerii.

Războiul de corsari purtat de un Jean de Vienne nu avea aceleaşi nevoi ca transporturile de trupe engleze din Războiul de o Sută de Ani, nici ca flotele regelui Franţei în expediţiile lui napolitane din jurul anului 1500. În concluzie, adaptarea vasului la misiunile lui e

1. Echivalent metonimic pentru decoraţii şi onoruri militare; se acordă navelor care stabilesc un record de viteză la traversarea Atlanticului.

cea care îi guvernează evoluţia tehnică. O putem constata pe toate coastele europene, o dată cu intensificarea circulaţiei maritime.

Întîlnirea tehnicilor navale din Nord şi din Sud, începînd cu finele secolului al XIII-lea, a fost însoţită de o înnoire a formelor corăbiei, a greementului şi cîrmei sale. Modurile de construcţie au evoluat către acelaşi rezultat, în condiţii diferite, fără ca vreo relaţie de influenţă să poată fi demonstrată cu certitudine. În orice caz, precumpănea obiceiul de a se construi carene cu tape (sau „cu cusătură"), ale căror scînduri de bordaj sînt îmbinate pe margini şi bine călăfătuite.

Faţă de construcţia în caplamă (sau imbricată), în care scîndurile îşi suprapun marginile, construcţia cu tape, datorită economisirii de lemn, uşurează bastimentul şi îi creşte capacitatea ; subţierea liniilor îl face mai zvelt şi îi dă un bun coeficient de viteză.

Cunoscînd construcţia cu tape înaintea mărilor din Ponant, Mediterana a văzut atribuindu-i-se meritul de a le-o fi împărtăşit şi lor. Este adevărat că Filip cel Frumos, punîndu-şi flota să urce de la Narbonne spre Marea Mînecii, le oferise marangozilor normanzi ocazia de a cunoaşte producţia colegilor lor mediteraneeni ; dar mai cu seamă recurgerea la serviciile unui meşter dulgher provensal şi ale unor călăfătuitori genovezi ne îngăduie să credem, o dată cu Eric Rieth, că tehnica meridională a fost practicată la *Clos des Galées* de la Rouen începînd cu finele secolului al XIV-lea. Din nefericire, în lipsa dovezilor, nu putem garanta că experienţa a trecut de pe şantierul regal în alte ateliere. Două fapte par să ateste, în Franţa şi în Anglia, apelul la practica mediteraneană. Primul priveşte construirea şi repararea la Rouen, în 1388-1389, a unor galere regale folosind tehnica tapelor. Al doilea, în 1416-1417, menţionează apelarea de către Henric al V-lea la dulgheri şi călăfătuitori veneţieni, catalani şi portughezi pentru repararea a opt corăbii genoveze capturate de englezi în Marea Mînecii, fiindcă aceştia erau dezorientaţi de o tehnică ce nu le era familiară.

O altă schimbare tehnică, perceptibilă la mijlocul secolului al XV-lea, pare în curs de expansiune în Vestul european către anul 1500. Această propagare viza un model nou de corabie, numit caravelă, de la numele tipului de cuie (*carvels*) folosite în asamblarea structurii de rezistenţă. De tonaj modest, bune pentru pescuit şi cabotaj, aceste bastimente şi-au datorat succesul bretonilor, care au făcut să

fie cunoscute şi imitate de la Dieppe, în 1451, şi Hoorn, în 1460, pînă la Bordeaux, unde asigurau, prin 1482, jumătate din trafic.

O revoluţie tehnică tindea aşadar să substituie un procedeu altuia şi să-şi promoveze pe termen lung predominanţa. O dovadă o constituie remodelările aduse între 1480 şi 1530, în Franţa şi în Anglia, bastimentelor de mare tonaj, construite iniţial prin procedeul caplamei şi remaniate ulterior prin folosirea de *carvels*. Anglia transformă în 1509 vasul *Sovereign* pe care-l construise în caplamă cu douăzeci de ani înainte; dar, în 1509, tot aşa a fost construit *Mary Rose*, refăcut prin noul procedeu în 1536; la fel s-a întîmplat, în Franţa, cu *Charente* şi *Grande-Louise*.

Totuşi, noua tehnică nu s-a generalizat de îndată. O dovedesc inventarele resurselor navale din diverse ţări, cum e cel al unui căpitan de corabie aflat în slujba lui Ludovic al XII-lea şi a lui Francisc I, Antoine de Conflans. Coasta ponanteză deţinea pe la 1417 o mare varietate de corăbii cu cusătură, ca şi cu *carvels*. Dincolo de Calais, spre nord, tradiţia rămînea atît de vie încît, la mijlocul secolului al XVI-lea, ocîrmuirile scandinave au încercat zadarnic să-i convingă pe constructorii particulari să-şi schimbe tehnica, într-atît erau de înrădăcinate obişnuinţele.

Hotărît lucru, se întîmplaseră multe în jurul lui 1300. În timp ce oceanul primea vizita corăbiilor mediteraneene, Marea Interioară întîmpina un model atlantic de vas, căruia cronicarul Giovanni Villani i-a înscris sosirea într-o pagină celebră din *Istoria Florenţei*:

> În acele timpuri [1304], unii din Gasconia, de la Bayonne, cu corăbiile lor cărora noi le zicem *cocche*, au trecut strîmtoarea Sevillei şi au venit în marea noastră, îndeletnicindu-se cu prădăciunile. De atunci, genovezi, veneţieni şi catalani începură a folosi *cocche* pentru drumurile lor pe mare şi încetară a se mai sluji de corăbiile lor burduhoase, spre a naviga cu mai bună pază şi mai mică cheltuială. Astfel, s-a petrecut o mare schimbare pentru marina noastră.

Puţine texte pot exprima cu mai multă claritate simbioza dintre Mediterana şi ocean, precum şi caracteristicile noului tip de corabie: origine atlantică, tonaj mediu, rentabilitate, siguranţă, velocitate şi putere de luptă. Chiar dacă Villani a adăugat o notă personală descrierii sale, aceasta merită comentată.

Termenul *coca* nu era nou în limbajul maritim, în care figurează încă din 1218, în legătură cu o corabie aparţinînd Templierilor din

Italia meridională. Utilizarea lui aici se referă însă la un gen determinat şi cunoscut: un bastiment cu forme rotunjite, destul de scurt, înalt la apă, puntat, prevăzut cu o suprastructură pătrată la pupa şi cu un castel aşezat pe o platformă triunghiulară la prova; un catarg mare, cu vele pătrate, şi un artimon latin: un tonaj modest (cel mult 300 de tone), o rapiditate potrivită pentru expediţiile de corsari. Aceasta era, se pare, *coca bayonesa*, model pentru şantierele catalane, genoveze şi siciliene. Unii au crezut că văd în ea, pe lîngă o derivare etimologică, o înrudire cu coga nordică. Totuşi, o inovaţie capitală a adăugat, apoi a substituit celor două rame laterale de direcţie, peste tot folosite, o cîrmă axială, fixată de etambou – timona bayoneză, biscayană sau *à la navarresque*. Denumirea subliniază rolul inovator al marinarilor din Golful Gasconiei (sau din Biscaya) şi importanţa acestei arii ca focar de progres tehnic.

Caravela, *coca* şi multe alte vase de tonaj mediu şi-au disputat preferinţa navigatorilor cu vasele mari – urci şi corăbii impozante din Nord, mari veliere genoveze şi carace mediteraneene, a căror capacitate, adaptată unui trafic de masă, le-a asigurat succesul de-a lungul secolului al XV-lea. Această modă nu a fost decît temporară, căci, încă de la începutul secolului al XVI-lea, micul velier s-a afirmat ca o unealtă suplă, necesitînd puţină mînă de lucru, deci rentabilă din punct de vedere economic. Într-un mod analog, în timpul războaielor din Italia, alte noutăţi au apărut o dată cu artileria de bord; unui locuitor din Brest i se atribuie pătrunderea primelor saborduri cunoscute, practicate pe flancurile corăbiei *Charente*, la 1501. În plus, un fel de prefigurare, la patru secole distanţă de dezbaterea „Şcolii tinere", a văzut, la începutul secolului al XVI-lea, înfruntîndu-se partizanii marilor unităţi de luptă cu cei ai micilor ambarcaţii de hărţuire.

Secolul al XVI-lea a început aşadar cu o schimbare a tipurilor de nave. În ce o priveşte, galera îndeplinea cu greu echilibrul între încărcătura ei de oameni şi cea adusă artileria recent apărută; ajunsă la maximumul ei de performanţă, nu mai putea progresa. Avea să fie silită să-şi limiteze orizonturile la cele ale mărilor interioare, adică să rămînă în Mediterana şi, mai tîrziu, în secolul al XVIII-lea, să-şi ofere o compensaţie efemeră în Baltica. Acest avatar neaşteptat şi tardiv dovedeşte totuşi caracterul ei european.

Destinul velierului rămînea, în schimb, larg deschis, măcar că, o dată însuşite principiile esenţiale ale construcţiei şi înzestrării lui cu

pînze, cariera-i ulterioară avea mai ales să le răspîndească, devoltîndu-le şi perfecţionîndu-le aplicaţiile. Cîteva episoade atestă extinderea progresului tehnic spre nordul Europei. Aşa cum *coca* biscayană făcuse furori în Mediterana occidentală a secolului al XIV-lea, noul velier atlantic avea să cucerească Baltica. Oamenii din Damme au atribuit în 1412 un număr surprinzător de naufragii construcţiei în caplamă şi au calificat-o drept „ucigaşă". Şi mai semnificativă a fost soarta corăbiei *Pierre*, din La Rochelle. Acest vas cu pînze putrezea în portul Gdansk, în aşteptarea unor reparaţii pe care nimeni nu se încumeta să le facă, întrucît numitul tip de corabie era necunoscut prin partea locului. Autorităţile oraşului îl socoteau stînjenitor şi plănuiau să îl desfacă în bucăţi. În 1474, războiul împotriva Angliei le-a hotărît să-l folosească. A dat dovadă de calităţi nautice şi a servit ca model. Inventarul făcut atunci conţine una din primele descrieri ale corăbiilor cu trei catarge. Construit pe principiul utilizării de *carvels*, *Pierre* era echipat cu un arbore principal cu velă mare şi bonetă[1], un artimon cu bonetă şi o mizenă cu o pînză mică. Devenit mai uşor, permitea exploatarea vîntului la maximum, iar a treia velă, cea de pe mizenă, neutraliza efectul de tangaj. Manevrele cereau un echipaj mai puţin numeros decît masiva urcă, cu singura-i pînză mare. Capacitate, securitate, viteză, rentabilitate, de această dată conciliate, constituiau calităţile noului venit, pornit în cucerirea mărilor europene.

Făgaşul pe care, de la sud la nord, se angaja Europa, era deja trasat, căci exploatarea inovaţiilor i-a interesat pe toţi. Ţinerea direcţiei era înlesnită de generalizarea cîrmei axiale. De folosirea din plin a vîntului din pupa se îngrijea marea pînză principală. Pentru a merge împotriva vîntului, în zigzag, trebuia redusă la maximum rezistenţa carenei, neutralizînd deriva şi accentuînd fineţea liniilor vasului; marii vele i-a fost adăugată o alta, foarte uşor de mînuit, pînza „latină", triunghiulară, arborată dinapoia vasului. Aceasta a fost considerată o caracteristică a caravelei portugheze, concepută mai degrabă pentru misiuni de recunoaştere rapidă decît pentru campanii lungi. Echipamentul naval al descoperirilor geografice a fost aşadar creat înainte chiar de experienţa lui Cristofor Columb, iar la aceste preparative toţi europenii luaseră, mai mult sau mai puţin direct, parte.

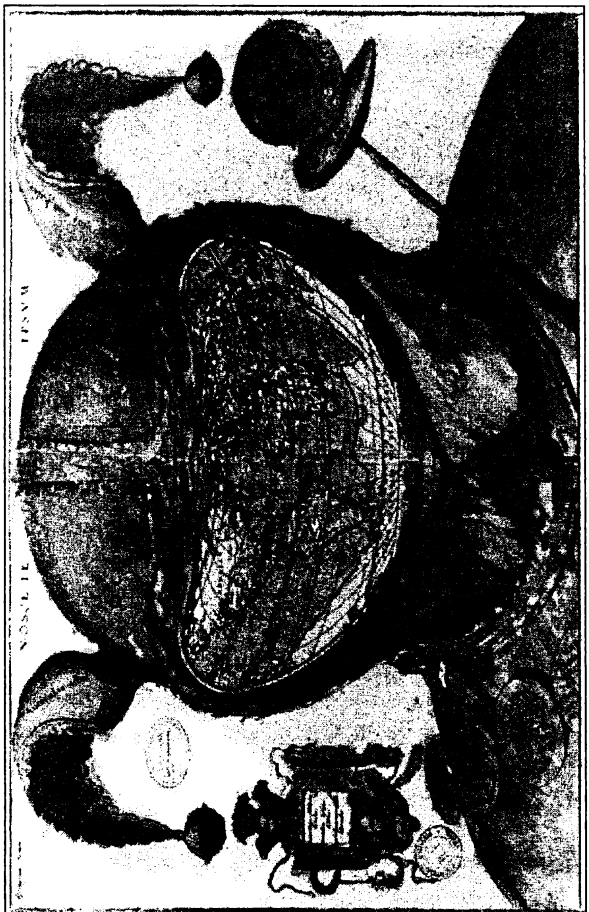
1. Velă îngustă suplimentară, arborată pe părţile laterale ale velelor pătrate.

Progresele materialului nautic nu ar fi contribuit pe deplin la apropierea europenilor dacă nu ar fi fost susţinute de o perfecţionare a artei navigaţiei. Şi pe acest plan, sfîrşitul secolului al XIII-lea a fost hotărîtor. Cunoaşterea poziţiei şi alegerea rutei sînt, pentru noi, condiţii elementare ale circulaţiei maritime. S-a obiectat că empirismul şi experienţa, simţul marinăresc chiar, le-au fost de ajuns polinezienilor şi scandinavilor pentru a traversa, unii Pacificul şi Oceanul Indian, ceilalţi, Atlanticul; ar fi simplu să răsturnăm termenii obiecţiei: cu cîţi morţi s-au soldat aceste acţiuni? Şi ce roade au dat, în comparaţie cu rezultatele dobîndite graţie procedeelor ştiinţifice?

Mediteraneenii, cabotori neobosiţi, erau destul de prudenţi încît să prefere navigaţia diurnă în apropierea coastelor şi să-şi pună vasele la adăpost în anotimpul neprielnic. Aceasta le permitea să se lipsească de instrumente de navigaţie atunci cînd rămîneau în Marea Interioară. Ce se întîmpla însă dacă îndrăzneau să o părăsească? Astfel, cine ne va spune dacă fraţii Vivaldi aveau o busolă pentru a înfrunta ceţurile marocane? Busola: italienii sînt, totuşi, cei care au transmis folosirea ei marinarilor din nord-vestul european. Şi ce de servicii nu le-a adus lor înşişi pe ocean, în Marea Mînecii şi în Marea Nordului, pe drumul Flandrei!

Pe lîngă busolă, folosirea portulanului a fost un alt dar mediteranean făcut navigaţiei oceanice. Termenul desemnează, am văzut deja, două instrumente indispensabile: harta şi cartea. Practic, marinarul îşi recunoaşte drumul pe harta-portulan datorită unui sistem de linii în varii culori, care leagă locurile înscrise în ea. În acelaşi timp, cărţile marine[1] ce descriu ţărmurile îi indică reperele şi farurile, trecătorile şi intrările în porturi, îi semnalează pericolele submarine, cum fac *Instrucţiunile nautice* de azi, dar într-un stil direct, formulat la persoana a II-a a conjugării verbale. Conţinutul acestor *portolani* şi-a găsit echivalenţe în limbile europene sub numele de *routier* (în franceză), *derrotero* (spaniolă), *roteiro* (portugheză), *rutter* (engleză), *Seebuch* (germană), *Leeskaart* (neerlandeză). Cel mai cunoscut dintre ele, editat la sfîrşitul secolului al XV-lea, este *Le routier de la mer*, lucrare scrisă în franţuzeşte de un portughez stabilit în Poitou, Garcia Ferrande, şi tradusă în mai multe limbi.

1. Numite şi cărţi-pilot sau costiere de drum.



Mapamondul umoristic al lui Oronteus Finaeus (1536). Originalitatea acestui mapamond al celebrului profesor de matematică de la Collège de France ţine mai mult de încadrare decît de modul de construcţie cartografică. Proiecţia cordată, compromis între cea conică şi cea stereografică, viza să reducă deformările dintre masele continentale şi cele maritime; Mercator a folosit-o şi el. Plasîndu-şi însă harta în capul unui nebun de curte, autorul voia să zeflemisească pretenţia contemporanilor săi de a fi atotştiutori: de unde însemnele bufonului (zurgălăi, sceptru) şi inscripţii precum „*Nosce te ipsum, O caput elleboro dignum, Auriculas asini quis non habet, Vanitas vanitatum et omnia vanitas*" etc. Europa figurează în centru, dar, vai, atît de mică!

La conţinutul descriptiv al acestor texte se adăugau tabele ale declinaţiilor şi calendare ale mareelor, ilustrate în maniera genului popular al calendarelor păstoreşti. Între autorii şi locurile unde se fabricau aceste mici manuale de uz curent se numără Guillaume Brouscon, cu descendenţa lui, şi respectiv Le Conquet, unul dintre punctele nevralgice ale coastei bretone; opera lor s-a păstrat în exemplare relativ numeroase în bibliotecile din Franţa şi Anglia. Acest bagaj tehnic comun le-a permis navigatorilor să cucerească mările înconjurătoare ale Europei.

Despre această luare în stăpînire există şi alte indicii, premergătoare marilor descoperiri maritime. Cele mai semnificative provin, în mod paradoxal, din inima Europei continentale, mai exact din Germania superioară; şcoala de la Nürnberg a contribuit prin speculaţiile ei, în condiţii asupra cărora se cuvine să revenim, la susţinerea efortului concret al portughezilor. Martin Behaim, prin lucrările sale cartografice şi prin prezenţa sa în preajma primilor descoperitori, a adus mesajul întregii Europe în mijlocul micii echipe a marilor navigatori.

Înrudiri de limbaj şi de cultură

Convergenţele nu îngăduie totuşi să ne facem vreo iluzie. Europa a avut nenumărate feluri de a dialoga cu marea, atît de multe erau deosebirile ce opuneau nordul şi sudul, Ponantul şi Levantul. În Spania şi în Franţa, din cauza dublelor lor faţade maritime, contrastele sînt grăitoare. Un marinar (desigur) a mărturisit despre ele în Franţa, la ceasul în care afirmarea unităţii monarhice şi proiectarea transmarină a naţiunilor europene pledau în favoarea unei identităţi comune, puţin vizibilă din pricina certurilor de familie.

Antoine de Conflans, un ponantez care luase parte la operaţiuni de luptă în Mediterana, a scris, ca un cunoscător ce era, o carte de întîmplări marinăreşti şi nautice (*Livre des faiz de la marine et navigaiges*) şi i-a dedicat-o lui Francisc I în 1519, la patru ani de la urcarea pe tron a regelui. Reflecţia sa nu se mărgineşte la Franţa: ea se întinde din Baltica pînă în Adriatica, trece dincolo de diversitatea resurselor navale, înregistrează aspecte umane şi culturale. El a observat că oameni aparţinînd aceleiaşi patrii şi slujind cu credinţă acelaşi rege nu vorbesc aceeaşi limbă: normanzii şi provensalii, de

pildă; luptînd însă împreună în Marea Egee, ei ajungeau să se înţeleagă. În momentul în care scria Conflans, limbajul marinarilor din fiece ţară a Europei culegea roadele unei osmoze în care fiecare popor îşi poate recunoaşte contribuţia, adusă în funcţie de propriul geniu şi de orientările particulare ale activităţilor sale maritime. Înainte ca navigaţia cu pînze să-şi dea ultima suflare, la mijlocul secolului al XIX-lea, Augustin Jal fusese inspirat realizînd inventarul şi analiza poliglotă a acestui patrimoniu lingvistic comun.

Subiacentă acestei diversităţi lingvistice, diversitatea psihologică a oamenilor mării a fost cu fineţe percepută de Conflans: „Oamenii", scrie el, „sînt în mările mediteraneene mai ageri, sau măcar se tocmesc mai iscusit decît cei de la marea oceanică; ponantezii muncesc cinstit şi fără să fie siliţi". Diversitate a uzanţelor deopotrivă; nu putem decît regreta faptul că autorul s-a dispensat de a comenta „regulile şi purtările navigatorilor" cuprinse în *Le Routier de la mer*, la care nu se referă decît pe scurt. Nu se poate sustrage însă unei comparaţii între cutumele reglementate prin *Le Consulat de la mer*, în Mediterana, şi *Les Rôles d'Oleron*, în uz, spune el, „din strîmtura Rusiei [Sundul] pînă în strîmtura Gebaltal [Gibraltar]". Dacă e să-i dăm crezare, *Consulat de la mer* tratează marfa „doar cu puţin altfel decît *Rôle d'Oleron*", la fel cum, pe plan militar, Mediterana cunoaşte, în opinia lui, drepturi „care seamănă cu ordonanţele amiralului" Franţei. Conflans pare deci să atenueze diferenţele subliniate la început.

Coexistenţa mai multor spaţii juridice pe mările europene e mai presus de orice îndoială. În mod cert, după angajamentul formulat de Comisia internaţională de istorie maritimă în timpul Congresului internaţional de ştiinţe istorice desfăşurat la Stockholm în 1960, mai e încă mult de lucru pentru editarea critică şi studiul comparativ al textelor vechi referitoare la dreptul maritim. Continuatorii lui Pardessus şi Capmany, cîtuşi de puţin descurajaţi de abundenţa manuscriselor ce compun *Les Rôles d'Oleron* şi *Le Consulat de la mer*, au precizat punctele de contact şi diferenţele cele mai caracteristice dintre aceste culegeri de jurisprudenţă.

Moştenirea greco-latină în materie de drept maritim fusese conservată, într-o mare măsură, în cetăţile mediteraneene prin intermediul legislaţiei iustiniene şi cu precădere prin *Lex Rhodia*. În secolul al XIII-lea, cele şapte *Partidas* ale regelui Alfonso cel Înţelept sînt inspirate din *Digeste*; în secolul următor, Bartolomeo de Sassoferrato

fondează pe principii romane cîteva noţiuni generale fecunde pentru distingerea ulterioară a apelor teritoriale de marea liberă, dar utile deja în vremea lui pentru jurisprudenţa capturilor. În acel moment, tradiţia latină continua să se perpetueze în cutumele veneţiene, amalfitane, genoveze, marsilieze şi catalane; la Barcelona, experţi în „meşteşugul şi rînduiala mării" compilaseră normele care funcţionau la sfîrşitul secolului al XIII-lea în acel soi de cod care este *Libre del Consolat de Mar*. Navigatorii mediteraneeni care urcau spre porturile Nordului aveau să-i răspîndească mai cu seamă conţinuturile care făceau referire la armarea şi la navlosirea corăbiilor, la raporturile dintre echipaje şi patroni, la diferendele în urma riscurilor şi accidentelor produse de mare, precum şi la neînţelegerile dintre oameni.

Nici practicile folosite din Golful Gasconiei pînă la Marea Nordului nu erau scutite de influenţe clasice şi mediteraneene, ajunse pe calea apei. În anumite puncte, *Les Rôles d'Oleron* sînt îndatorate codului *Digeste* şi *Basilicalelor*; ele reţin din dreptul Rodosului aceeaşi dispoziţie ca şi *Consolat* în legătură cu aruncarea în mare a încărcăturii. Oleronul este situat în zona de contact a dreptului scris cu dreptul cutumiar, insula aflîndu-se pe traseul cruciaţilor şi al „iacobiţilor" plecaţi în pelerinaj pe mare spre Orient sau Compostella; La Rochelle număra şi italieni printre locuitorii săi. Iată deci posibile căi de pătrundere a influenţelor meridionale.

Cu toate acestea, avînd un obiectiv practic, *Les Rôles d'Oleron* sînt impregnate de realităţi cotidiene, locale şi diverse, cel puţin în aparenţă, căci denumirile regionale ale feluritelor versiuni mascau adevărate înrudiri şi o origine comună. Ipoteza care atribuie maternitatea textului reginei Alienor de Acvitania şi care-i fixează leagănul în insula Oleron are interesul să sublinieze legătura dintre expansiunea „imperiului" plantagenet şi extinderea traficului de vin şi sare acvitane spre nordul Europei.

Întrucît *Les Rôles* s-au îmbogăţit cu adaosuri şi modificări la date diferite de-a lungul propagării lor, versiunile existente diferă ca lungime şi cuprins. Analogiile ori similitudinile lor parţiale sînt însă de acelaşi gen cu înrudirile cartelor orăşeneşti din secolul al XII-lea. Europa deţine circa patruzeci şi patru de manuscrise ale acestei culegeri de norme, dintre care treisprezece datează din secolul al XIV-lea, puţin după ce au fost compilate. Limbile în care au fost

traduse sau adaptate *Les Rôles* (engleză, franceză, germana din nord, castiliană), precum şi denumirile diverselor redactări reflectă aria lor largă de răspîndire. Aceasta merge de la *Cutumele din Bayonne*, în gascona veche, pînă la redactările pentru uzul flamanzilor (cutuma din Damme) sau pentru cel al hanseaţilor din Lübeck, Gdansk şi mai ales din Visby, a cărui curte de justiţie a creat un renume deosebit dreptului din Gotland (*Gotländisches Vasserrecht*).

Autoritatea lucrării s-a întins departe şi a fost de durată. Ni se pare că visăm atunci cînd, în plin secol XX, o instanţă de judecată din Statele Unite, pentru a soluţiona un sinistru maritim, se referă, motivîndu-şi verdictul, la un articol din *Rôles*.

Treptat, contactul între obiceiurile din Nord şi cele din Sud a antrenat mai puţin o contaminare reciprocă şi mai degrabă complemente şi elaborări noi, cu caracter de reglementare. Un exemplu în acest sens poate fi găsit în practica asigurărilor maritime. La mijlocul secolului al XVI-lea, în parte şi sub influenţa castilienilor, în special la Rouen, dar şi la Anvers, punerea la punct a unui *Guidon de la mer* prefigurează un soi de uniformizare în acest sector al dreptului maritim. În acelaşi timp, în Occident se generalizau jurisdicţiile consulare şi se consolida instituţia amiralităţii. Aceasta din urmă este, într-adevăr, un exemplu caracteristic de analogii şi contraste, de decalaje şi complementarităţi. Astfel, se remarcă sincronismul de început al amiralităţilor. Etimologia arabă a cuvîntului (*emir*) vădeşte o moştenire din vremea califatelor şi a Bizanţului; instituţia a cîştigat rapid teren, începînd din Mediterana, pînă în secolul al XIII-lea (Sicilia, 1147; Genova, 1181; Catalonia, 1230; Franţa, 1248; Castilia, 1254; Portugalia, 1288; Anglia, 1295), iar extinderea ei coincide cu atenţia pe care statele o acordă afacerilor maritime, cu preocuparea lor pentru autoritate pe mare, asupra ţărmurilor şi oamenilor ei.

În diverse ţări europene, statul avea să-şi asume, în cursul secolelor următoare, aceste precedente, să sorteze datinile şi instituţiile, să le înlăture pe unele, să le confirme pe altele, să înceapă a construi monumente asemănătoare, uneori chiar identice. Aşa se face că, în Franţa, de exemplu, o lentă elaborare a putut pregăti lucrarea lui Colbert: ordonanţele lui se sprijină pe o moştenire seculară.

În încheiere, nu putem oare constata că navigatorii, în veşnicele lor deplasări de la un port la altul, găseau, în ciuda inevitabilelor

dezrădăcinări, o ambianţă familiară pretutindeni pe unde poposeau? În afară de primirea şi protecţia asigurate nou-veniţilor de grupurile naţionale, cadrul material oferea şi el peisaje cunoscute. Mediteraneenii, la Veneţia şi la Genova, ca şi la Palermo, Montpellier, Palma, Barcelona, Valencia – şi chiar pe coasta Atlanticului, la Lisabona – găseau în aşa-numitele Loje ale negustorilor locul firesc al pălăvrăgelilor bine ştiute cu care îşi încheiau tîrgurile; la fel, pretutindeni, capelele confreriilor îi strîngeau laolaltă aproape de bazinul în care le erau amarate corăbiile. Şi la fel în nord. *Lonja* spaniolă şi-a găsit replica în Bursa din Bruges, încă din secolul al XIV-lea. Casa înaltă, din cărămidă, cu fronton în trepte, domneşte din Artois pînă la capătul Balticii; această trăsătură de civilizaţie, exprimînd seriozitate şi rezervă, comportă o anumită austeritate exprimată în linii regulate, atenuată de culoarea roşie a materialului şi, adesea, de un belşug de flori. Un flamand regăsea în turnul primăriei din Gdansk o replică a turnurilor de veghe din Ypres şi Bruges, iar Notre-Dame îi amintea, prin turnurile ei pătrate, de bisericile din Damme şi din Mechelen; la rîndul lor, englezii puteau vedea aici o înrudire cu bisericile din Earls Barton şi Clapham. Cu toţii, în fine, resimţeau o impresie familiară în bisericile-hală dominicane – de exemplu, din nou la Gdansk, la Sfîntul Nicolae. Afinităţile cu goticul flamand, englez şi acvitan sînt aici reale; ele îi permiteau lui Pierre Francastel să constate, prin mărturia artei, „existenţa unei lumi a mării din secolul al X-lea pînă în cel de-al XIII-lea". Şi toate aceste locuri se împodobeau cu tablouri în care fuzionau estetica italiană şi cea flamandă. Două arii maritime, două culturi, dar un singur suflet: cel al creştinătăţii europene.

Capitolul al VI-lea

Spargerea cadrului: Europa – prezentă pe toate mările

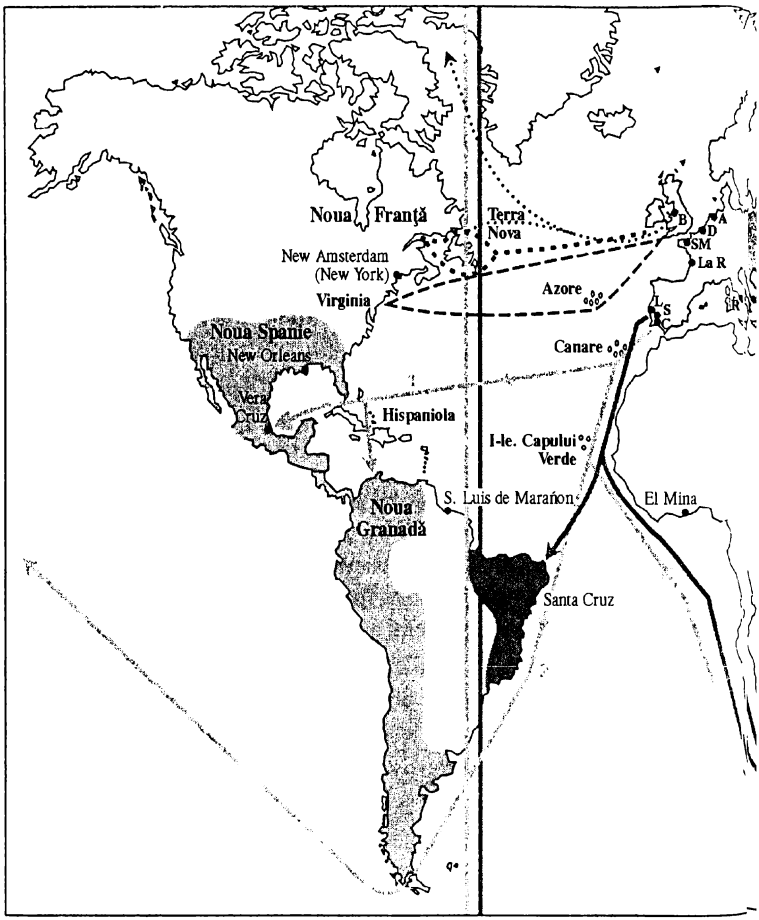
(din secolul al XVI-lea în zilele noastre)

Exploatarea ţărmurilor, sudarea unul de altul a sectoarelor maritime de nord, vest şi sud au constituit etapa iniţială a înstăpînirii Europei peste mările mărginaşe.

Elementul marin se dovedea a fi sursă de profit şi spaţiu de putere; atunci, oamenii mării, firesc înclinaţi să înainteze mereu mai departe, iar mai tîrziu puterile terestre, înclinate şi ele să-şi sporească autoritatea, nu au întîrziat să-şi extindă cîmpul de acţiune, nu fără a reînnoi şi înmulţi concurenţele şi conflictele moştenite din secolele anterioare. Iniţiative individuale sau colective, întreprinderi mercantile sau politice au accentuat astfel luarea în posesie a mărilor vecine şi au extins-o, în cele din urmă, la toate oceanele. Lucrare seculară, în cazul căreia este important nu atît să-i facem expunerea cronologică, cît să încercăm a-i desprinde, cu cît mai puţine lipsuri, trăsăturile majore şi anumite linii de forţă.

Iniţiative

Deschiderea strîmtorii Gibraltar pentru legăturile Mediteranei cu oceanul inaugura un fel de întoarcere a Europei spre vest. Această mişcare s-a derulat pe un fundal ale cărui repere principale au fost, în ultimele secole din Evul Mediu, sfîrşitul cruciadelor, retragerea papalităţii la Avignon, slăbirea „imperiilor" maritime ale Genovei şi Veneţiei, înaintarea otomanilor, în măsură să efectueze pătrunderi pînă la canalul Otranto, fără a uita efortul hanseaţilor de a rezerva propriilor vase circulaţia pe mările nordice şi de a-i îndepărta de aici cît mai mult posibil pe occidentali, pe englezi în special, constrînşi să-şi orienteze navigaţia în direcţia vestului.



TRANSGRESAREA CADRULUI EUROPEAN (SECOLUL AL XVI-LEA)

Linie de demarcaţie între aria de expansiune spaniolă şi aria de expansiune portugheză

Itinerare urmate de Columb şi de continuatorii lui

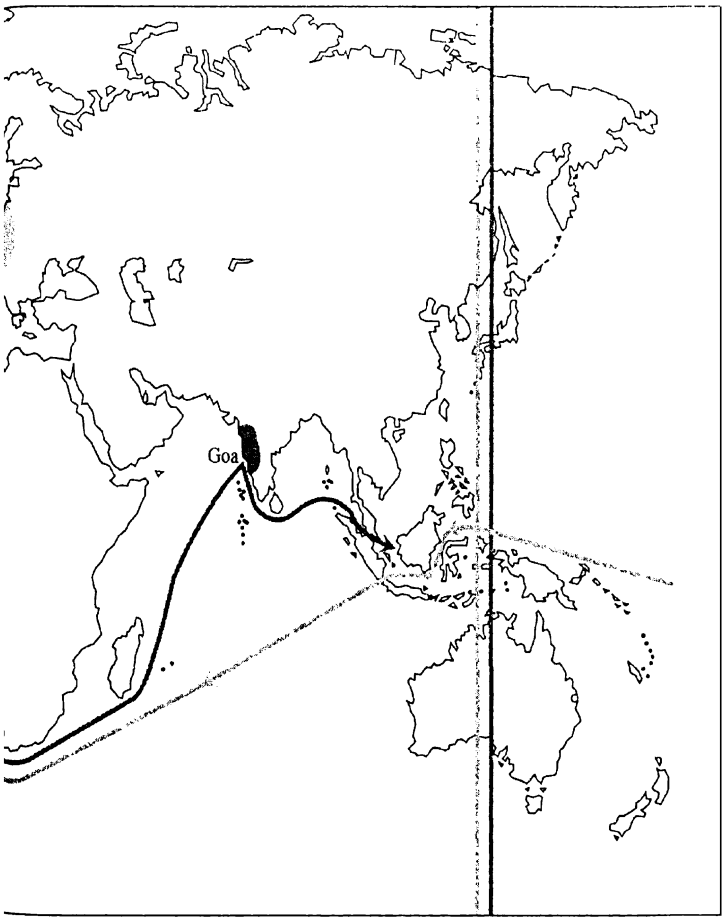
Itinerare urmate de Magellan şi de continuatorii lui

Itinerare portugheze

Itinerar francez: Verrazano

Itinerar francez: Cartier

Itinerare engleze: Cabot şi Frobisher



teritorii portugheze

teritorii spaniole

metropolele spaniole

C Cadiz
S Sevilla
SM Saint-Malo
D Dieppe
A Anvers
B Bristol
R Roma
L Lisabona
La R La Rochelle

Artizanii şi focarele expansiunii

O preştiinţă remarcabilă – sau mai degrabă un simţ înnăscut al afacerilor – a făcut din mediteraneeni, cu precădere din italieni, artizanii activi ai promovării oceanului. Anumite coincidenţe cronologice, la sfîrşitul secolului al XIII-lea, sînt semnificative. Să le reamintim: îndrăzneala fraţilor Vivaldi, pieriţi în mare la vest de Gibraltar, urcarea galerelor genoveze şi veneţiene pînă în Flandra, prăbuşirea ultimei „escale" latine din Ţara Sfîntă, Sf. Ioan din Acra. Aceste realităţi sînt contemporane cu darul portulanului făcut navigatorilor de către oamenii Mării Interioare.

Rezultatul a fost că, două secole mai tîrziu, către 1500, un lanţ internaţional de grupuri negustoreşti lega cei doi poli ai circulaţiei maritime: Escaut, la nord, şi extremitatea meridională a Peninsulei Iberice, la sud. Capetele de linie au fost, în nord, după declinul porturilor Bruges şi Sluis, Anvers, apoi Amsterdam şi Londra, iar în sud – Lisabona şi Sevilla. Centrele intermediare, Rouen şi Nantes, Southampton şi Bristol, porturile din Biscaya şi Galicia, nu erau numai escale, ci au fost şi puncte de pornire ale expansiunii oceanice. În Mediterana occidentală, Malaga, Valencia, Barcelona, Marsilia, Genova şi Livorno aveau să servească drept baze retrase, stimulînd iniţiativele şi culegîndu-le roadele.

Această dispunere a focarelor de iniţiativă spre orizonturile oceanice rezultă mai întîi din configuraţia ţărmurilor europene. La sfîrşitul Evului Mediu, ca şi la începuturile lui, poziţiile care avansau în direcţia largului erau cele mai apropriate, acolo unde acestea oferă situri protejate; era cazul sud-vestului Insulelor Britanice, al Bretaniei, Galiciei şi Portugaliei. Apoi, situarea directă pe căile maritime a dat cîştig de cauză unui port ca Southampton, mai degrabă decît unora ca Rouen şi Saint-Malo; unora ca Nantes şi, mai ales, La Rochelle, decît unuia ca Bordeaux; Valenciei, mai degrabă decît Barcelonei. În sfîrşit, comoditatea legăturilor cu o zonă continentală întinsă a privilegiat porturile de estuar, fie ele şi destul de adînc plasate în interiorul Europei; ca exemple, e de ajuns să citäm, de la sud la nord, Sevilla, Lisabona, Bordeaux şi Nantes, Rouen, Anvers şi Londra, Hamburg.

Expansiunea maritimă europeană a ales acest din urmă tip de porturi, pentru că ele întruneau factorii necesari dezvoltării. Deşi aceşti factori sînt locuri comune, reamintirea lor este oportună, căci

interdependenţa mării şi a continentului îşi află în ei semnificaţia. Porturile oceanice şi nordice le dau replica modelelor mediteraneene. Porturile atlantice şi-au aşezat rolul comercial pe bazele unei funcţii financiare şi ale unor tehnici de afaceri evoluate. Fără a detrona Genova, oraşe ca Sevilla, Anvers, Amsterdam şi Londra au devenit rînd pe rînd pieţe de capital, centre de tranzacţii bancare şi bursiere locale sau la distanţă, sedii de societăţi de armare şi, în acelaşi timp, de asigurări maritime. Ultimul exemplu este deosebit de semnificativ: în timp ce oamenii de afaceri italieni utilizau asigurarea în secolul al XIV-lea, lumea atlantică mai practica încă, în secolul al XVI-lea, împrumutul cu grad mare de risc pentru călătoriile îndepărtate. Treptat, asigurarea cu primă s-a dezvoltat şi şi-a găsit la Londra un teren predilect.

Orientarea Europei dinspre Mediterana către ocean şi prelungirile lui septentrionale s-a subordonat unor condiţii tehnice şi unor circumstanţe sociale. Europa atlantică dispunea, pentru construcţiile sale navale, de aprovizionări abundente în materii prime, cu atît mai indispensabile cu cît tehnicile deveneau mai exigente. Evoluţia velierului cu trei catarge, de la caravelă pînă la vasul cu gabarit mare, trecînd prin gama nuanţată a fregatelor, corvetelor, galioanelor şi a altor diverse tipuri, înmulţea nevoile. O piaţă europeană internaţională a început să se dezvolte. Dacă resursele locale de lemn pentru carenă erau suficiente, în multe cazuri recurgerea la importarea din nord a lemnului de arboradă a devenit necesară. Hansa şi-a făcut o specialitate din a-l furniza, alături de gudron şi de mastic. Spania cantabrică şi Suedia ofereau fierul pentru ancore; Bretania, pînze pentru vele şi cordaje.

Recrutarea personalului a beneficiat de posibilităţi aproape nelimitate pe ţărmurile Atlanticului şi ale mărilor nordice. Cum navigaţia cere o lungă ucenicie şi o pricepere dobîndită prin experienţă, încadrarea echipajelor a depins de două modalităţi, compatibile de altfel. Pentru marile călătorii, a fost nevoie să se recurgă la angajarea internaţională, în special pentru piloţi. Magellan a tocmit oameni mai ales din Spania şi Portugalia, fireşte, dar şi nouă francezi, cinci flamanzi, doi englezi, un german şi mai mulţi italieni, între care Antonio Pigafetta, naratorul expediţiei. Aceasta a avut deci un aspect clar european.

De cele mai multe ori, recrutarea a fost locală şi s-a făcut din rîndul pescarilor şi al micilor cabotori, mînă de lucru prisositoare şi

disponibilă, îndeosebi pe coastele engleze, bretone şi hispanice. Motivaţiile, diverse şi dintre cele mai obişnuite, se împărţeau între nevoia de venit, atracţia pentru mare, curiozitate şi gustul aventurii.

Prima proiecţie transmarină a Europei : Terra Nova

Nefiind, cronologic, prima dintre marile descoperiri geografice, şi nici măcar una dintre cele mai importante, cea a Terra Novei este, poate, cea mai semnificativă ca proiecţie a Europei dincolo de ocean. Respinşi de hanseaţi, spre sfîrşitul secolului al XIV-lea, de pe piaţa din Bergen, englezii de pe coasta de est (Boston, Lynn, Hull...) se orientaseră mai întîi spre apele islandeze, unde îi găsiseră pe pescarii din Bristol. Aceştia, cînd au trebuit, mai tîrziu, în a doua jumătate a secolului al XV-lea, să caute alte bancuri, au avut iniţiativa acestei explorări şi au găsit Terra Nova. Atunci şi-a făcut intrarea „John Cabot", în 1497. Episodul, prea cunoscut pentru a fi repovestit, cere totuşi cîteva comentarii. „Bancurile" din Terra Nova au figurat devreme pe hărţi, ca o prelungire a pescuitului european. În realitate, dacă pescarii din Bristol au recunoscut, în parte, zona lor nordică, bretonii din ţinutul Bréhat şi din Paimpol au exploatat estul şi sudul, călăuzindu-şi într-acolo tovarăşii normanzi (din Fécamp şi Agon), apoi pe cei din Nantes, La Rochelle şi Bordeaux. Pe aceste „bancuri" au dat buzna şi biscayeni şi portughezi, de la care locurile şi-au primit nume în limbile lor. Descoperirea a fost aşadar una europeană. Prioritatea asupra ei a fost revendicată, nu fără argumente, de Henric al VII-lea Tudor, însă, ca multe alte descoperiri, a avut ca părinte un italian, căci, după unii, Jean Cabot şi cei trei fii ai lui proveneau din rîndurile naţiunii genoveze a Valenciei spaniole ; în plus, mobilul ei mărturisit, în afară de găsirea unor noi locuri de pescuit, a fost căutarea, continuată de altfel la Bristol din 1480, a unei „anume insule", numită „Brazil" în imaginarul european.

Căutarea insulelor îndepărtate

Visul şi ambiţia deţin întotdeauna un rol în iniţiativele descoperitoare. Dacă ele susţin dorinţa de profit, sînt la rîndul lor secondate de tenacitate. Lucru pentru care le şi e datoare dominaţia europeană asupra mării.

Visul insular nu este numai o temă literară pe care Europa o împărtăşeşte cu celelalte culturi. El ascunde un extraordinar potenţial de energie, iar una din trăsăturile lui este perenitatea. În ce măsură cultura europeană a investit acest vis în expansiunea ei maritimă? O raţiune tehnică ar putea justifica obsesia insulelor, detectată la călători şi reprezentată pe hărţi, pînă în secolul al XVIII-lea, adică pînă în momentul în care, simultan în Franţa şi Anglia, Berthoud şi Harrison au inventat un ceas „cu timp fix", permiţînd calculul longitudinii; înainte, situarea locurilor era imprecisă, mai ales cea a insulelor de mică întindere. Cum fenomenele de miraj pun şi ele umărul, bogăţia insulară a Atlanticului pare nesfîrşită şi stimulatoare de căutări.

Tradiţiile celtice şi mai ales moştenirea culturală a Antichităţii au inspirat cartografii secolelor al XIV-lea şi al XV-lea, ba chiar şi cancelariile: insula Sfîntului Brendan, Antilia sau insula celor Şapte Cetăţi sînt destinaţiile menţionate în autorizaţiile de explorare. Europa îşi căuta prelungirile şi, urmîndu-şi visele, a ajuns să descopere realităţi în decursul celor două secole premergătoare lui Columb şi lui John Cabot. Portughezii şi spaniolii s-au aflat în frunte, susţinuţi de italieni. Nişte genovezi, membri ai familiei Pessagno, au primit de la regele Portugaliei, o dată cu funcţia ereditară de amiral, misiunea de a căuta arhipelagurile atlantice; aşa se face că unul din compatrioţii lor, Lanzarotto Malocello, cu puţin înainte de 1336, descoperă Canarele, pregătind astfel cucerirea lor de către normandul Jean de Béthencourt şi alipirea lor la regatul Castiliei, la începutul secolului al XV-lea. Mişcarea s-a accelerat atunci spre zări mai îndepărtate, către vest: Madera, Azorele devin pămînturi portugheze în 1425 şi 1427, cu puţini ani înainte ca infantele Henric Navigatorul să orienteze explorările spre coastele africane. În cîteva decenii, expansiunea maritimă la nord de paralela 36 a deschis Europei un sector de ocean acoperind 2 milioane de kilometri pătraţi, cu aproximaţie, şi lat de peste 2 200 de kilometri; reprezentarea lui a fost neîntîrziat trasată în portulane, nu fără ca ficţiunea să se întreţească cu realitatea sub vocabule rînd pe rînd latine, italiene şi catalane; cel al lui Dulcert, din 1339, nu menţionează decît Canarele, dar deja lucrurile stau altfel în Atlasul laurenţian (1351), în Harta familiei Pizzigani (1367), dar mai ales în Atlasul „catalan" al lui Abraham Cresques (1375) şi în hărţile secolului al XV-lea (de exemplu, cea a unui Mecia de Viladestes, 1413, sau a unui Benincasa, 1467). Iniţiativa

portugheză numită *volta*[1], care lărgea pînă în Azore bucla rutei dinspre coastele africane spre Lisabona, pentru a scăpa de alizeu şi a reîntîlni vînturile de vest, este o ilustrare a asocierii navigaţiei oceanice cu cea europeană de coastă.

Toate naţiunile maritime ale Europei au contribuit la această operă imensă şi în domeniul nautic, şi din punct de vedere financiar. Rolul umil, dar decisiv al pescarilor, colaboratori indispensabili, a fost adesea trecut sub tăcere ; dacă apar ca subalterni, nu înseamnă şi că au fost numai nişte figuranţi inerţi. La fel, importanţa bancherilor, armatorilor şi căpitanilor italieni a estompat uneori prezenţa altora. Negreşit, în porturile iberice, i-am văzut pe genovezi, apoi pe florentini deţinînd întîietatea, în virtutea numărului lor, a averii şi a influenţei de care se bucurau. Au mai existat totuşi şi alţii, de diverse naţii. Între ei, să-l citäm pe Ferdinand Van Olmen, de origine flamandă, lusitanizat sub numele de Fernão d'Ulmo, precursor fără noroc al lui Cristofor Columb ; căpitan al Azorelor, el întreprinde în 1486, cu încuviinţarea regelui Portugaliei, o expediţie la vest de acest arhipelag şi se scufundă fiindcă ridicase ancora la sfîrşit de iarnă, în 1487. Iată cum ajunge genovezul să-i propună regelui Castiliei călătoria care a izbîndit în octombrie 1492.

În general, puterea nu a intervenit decît într-o a doua fază, pentru a aviza, stipendia şi, în cazurile fericite, exploata întreprinderile private, fie ele individuale ori colective. Participarea ei activă sau chiar iniţiativa ei se vor afirma mai lent. Antecedenţa iniţiativei particulare rezultă, se pare, din mobilurile iniţiatorilor ei. A invoca „aurul şi mirodeniile" înseamnă a acorda prioritate mobilurilor economice. Justificată, această apreciere nu epuizează toate motivaţiile expansiunii maritime de la sfîrşitul Evului Mediu şi începutul erei moderne. Fără ele, toate aceste contribuţii nu s-ar fi reunit şi, mai ales, întreprinderile nu ar fi fost reiterate, din cauza riscurilor şi a eşecurilor. Totuşi, dificultăţile întîmpinate de-a lungul călătoriilor erau din belşug compensate de seducătoarele farmece ale soarelui şi luminii, ale evaziunii, ale contrastelor[2] de toate genurile pe care le prilejuiau insulele, fără a uita profiturile (zahărul de Madera, succesor al celui din Andaluzia, Sicilia şi Creta) revărsate pe continent încă din

1. Consta în concilierea judicioasă a regimului alizeelor şi contraalizeelor cu imperativele unei navigaţii care urmărea paralelele.
2. De fapt, inversiuni de relief, atmosferice ş.a.m.d.

jurul anului 1470. Toate acestea au întreţinut şi dezvoltat mitul insulelor, între care „Insulele Americii" au apărut în secolul al XVIII-lea ca meleagul mult visat: oare insulele „Antilia" nu aveau să supravieţuiască în Antilele de peste drum?

Ştiri şi propagandă

Perenitatea mitului insular – succes al visului – a datorat mult reputaţiei atracţiilor sale. Publicitatea din secolul XX pentru croazierele oceanice este strănepoata difuzării veştilor despre mare din epocile anterioare. Cîteva sînt locurile care le-au răspîndit pe întrecute. Din Sevilla şi Lisabona, zvonurile erau împrăştiate mai repede decît ne închipuim. Canalele lor au fost – de exemplu, cu destinaţia Milano, Lyon şi Anvers – corespondenţele negustoreşti ce anunţau sosirile de corăbii şi perspectivele unor tranzacţii fructuoase. Curtea de la Roma era răscrucea fără pereche a tuturor zvonurilor şi se făcea ecoul discursurilor de obedienţă prin care suveranul portughez şi Regii Catolici îl înştiinţau pe capul Bisericii despre succesele şi speranţele misionare deschise de expansiunea europeană pe mare şi dincolo de mări. Chiar poporul de rînd a luat parte la explozia acestei glorii, prin mijlocirea serbărilor populare: *momos*[1] în Portugalia, mascarade la Dieppe, intrări ale regilor în oraşe; puteai vedea în ele, în chip de figuranţi activi, indigeni din ţări îndepărtate, cu fauna şi flora lor exotice. Lisabona, Sevilla, Anvers, Rouen, Dieppe, Saint-Malo, Nantes, Londra erau porţi deschise ale Europei spre lumea largă. Ştim că la Anvers a cules Thomas Morus cuvintele lui Hitlodeu despre un paradis insular: a făcut din ele *Utopia*; or, Hitlodeu înseamnă, etimologic, „colportor de baliverne", iar Utopia – „niciunde". Era, aşadar, un vis adus de marea îndepărtată.

Marea, afacere de stat: a fi rege al mării

Cu un oarecare decalaj faţă de oamenii mării şi de negustori, guvernanţii au sesizat importanţa mării pentru formarea, propăşirea, independenţa şi apărarea statelor lor. De unde şi rolul mării în construcţia Europei şi, prin extensie, în trezirea unei personalităţi

1. Pantomime.

europene. Verificarea lui este relativ lesnicioasă în cazul cetăţilor italiene; nici Veneţia, nici Genova, nici chiar Florenţa nu ar fi ajuns, fără sprijinul mării, la putere. Peninsula Iberică prezintă situaţii diversificate: Catalonia şi regatul Valenciei erau de neconceput fără mare; Castilia s-a putut bizui pe activitatea coastei cantabrice, dar, pentru a dobîndi rangul unei puteri maritime echilibrate pe cele trei versante ale ei – mediteranean, andaluz şi basc –, a trebuit să aştepte epoca Regilor Catolici. Portugalia datorează totul mării, dar nu a realizat cu adevărat acest lucru decît după războiul, încheiat în 1385 pe cîmpul de bătaie de la Aljubarrota, care a eliberat-o de servitutea castiliană. La fel se poate spune despre Anglia, al cărei destin marin nu s-a impus decît după eliminarea ei de pe continent, la capătul Războiului de o Sută de Ani; totuşi, pe parcursul ostilităţilor, resimţise deja imperativele poziţiei ei insulare, iar întreaga-i istorie de după aceea a fost dominată de această circumstanţă. În paralel, Franţa a experimentat exigenţele apărării şi ale intereselor ei comerciale încă de la începutul secolului al XIII-lea, sub Filip August, care a ştiut să le facă faţă cel puţin din cînd în cînd, apoi în secolul al XIV-lea, sub Carol al V-lea, şi în cel de-al XVI-lea, de la Ludovic al XII-lea la Henric al II-lea. Astfel, regatele europene, pînă în secolul al XVI-lea, şi-au conştientizat încetul cu încetul interesele maritime, dar separat unele de altele. Aşadar, numai o privire comparativă asupra acestor conştientizări ne va permite să desprindem ceea ce le-a fost comun, deci european.

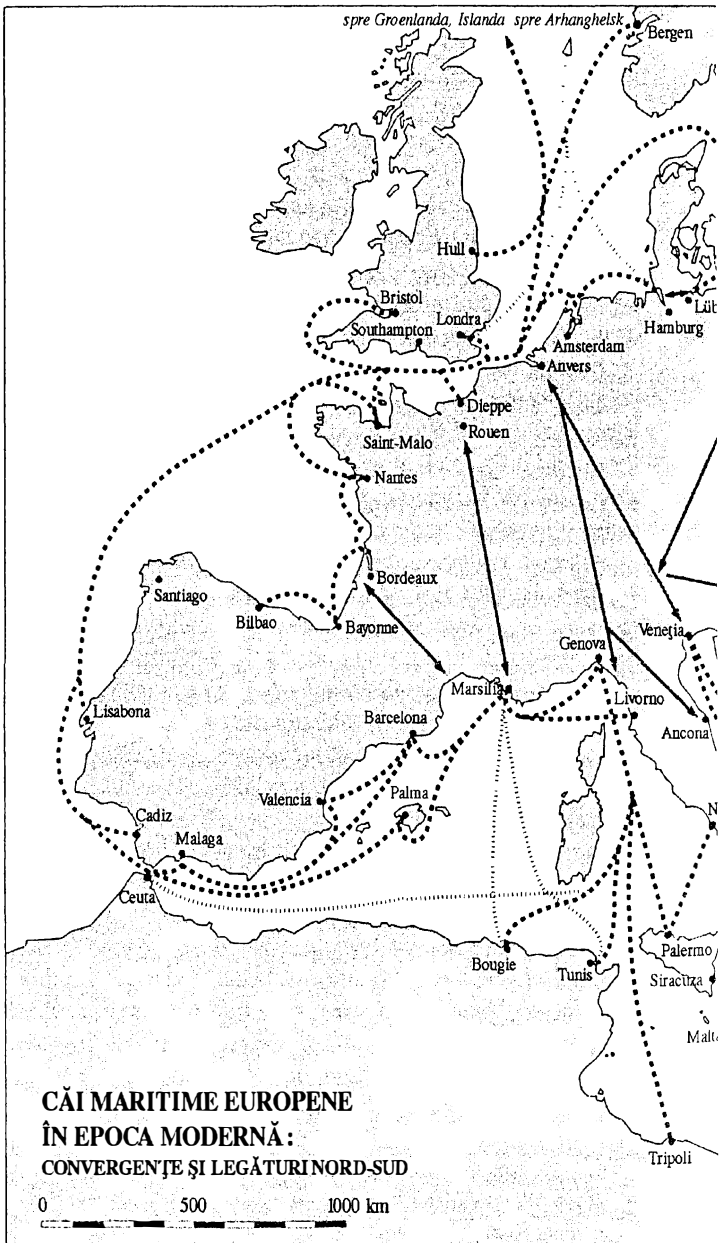
Componenta esenţială a acestui numitor comun, chiar dacă ea a generat concurenţe, rivalităţi şi conflicte, a fost interesul, exact ca în certurile pentru moştenire dintre rudele apropiate. Puţin cîte puţin, ideea a ceea ce amiralul american Mahan numea *sea power* i-a inspirat, apoi i-a călăuzit pe conducătorii a diverse state începînd cu finele Evului Mediu. O controversă, ca să nu zicem dispută, i-a opus, la mijlocul secolului al XV-lea, pe pamfletarii francezi şi pe cei englezi. Ultimele zvîcniri ale Războiului de o Sută de Ani erau propice acestui gen de conflict verbal, care subîntindea adevăratul război: *The Libelle of Englyshe Polycye* de o parte, pe la 1440, *Le Débat des Hérauts d'armes de France et d'Angleterre* de cealaltă, cincisprezece-douăzeci de ani mai tîrziu. Dintr-un sens în altul, autorii îşi aruncau în cap reproşuri şi invective, dar e interesant de scos în evidenţă la ambele personaje, la fel de devotate suveranilor lor şi la fel de legate de patrie, argumente fondate pe concepţii

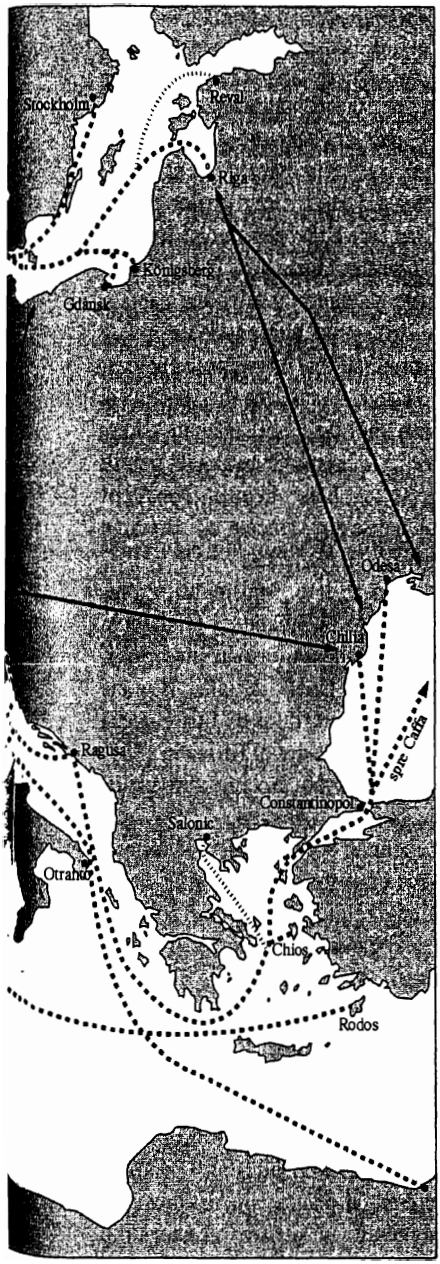
comune şi postulînd soluţii analoage, dacă nu identice. Din vorbele lor se desprinde un tablou, destul de precis, al traficului maritim occidental, ale cărui avantaje sînt revendicate de fiecare dintre cei doi libelişti. Francezul îi contestă regelui Angliei stăpînirea asupra mării ; cel al Franţei ar putea, în opinia lui, să o aibă, căci dispune de „porturi bune" şi de „marfă cu care să-şi ţină corăbiile". Anglia, din contră, susţine teza suveranităţii britanice asupra mărilor mici, pe care o vehicula pe atunci o literatură polemică înflăcărată : *„We be maysters of the narowe see"*[1], zicea *The Libelle*, în timp ce un alt memorandum proclama : *„Anglia ! propter tuas naves et lanas omnia regna te salutare deberent"*[2].

Aşadar, la mijlocul secolului al XV-lea, o adevărată gîndire politică era formulată atît pe plan strategic, cît şi pe plan economic, legate unul de altul într-un mod pe care Mahan nu l-ar fi dezminţit. Putem să-i desprindem marile linii şi să-i deslușim extinderea şi în alte părţi decît în Franţa şi Anglia, cu efectele-i imediate şi consecinţele ce aveau să urmeze.

Aspectele militare ale chestiunii sînt cunoscute. Cei doi adversari din Războiul de o Sută de Ani, precum şi regatele iberice, oraşele italiene şi Liga hanseatică, fără a uita, în secolul al XV-lea, ducatele Burgundiei şi Bretaniei, s-au înzestrat cu forţe navale pe care concepţia despre stat le presupunea din ce în ce mai mult, cu un acces la mare, pentru a asigura acolo securitatea şi a proteja navele de comerţ. Lucrul a devenit cu atît mai evident cu cît artileria de bord şi folosirea sabordurilor confereau o înfăţişare şi un rol specifice corăbiilor de luptă. Statul îşi avea corăbiile lui, amenaja porturi militare (Le Havre, Portsmouth, de exemplu), dezvolta instituţia amiralităţii şi întreţinea un personal specializat. În secolul al XVI-lea, de la războaiele din Italia la aventura Invincibilei Armada, trecînd prin flotele de la Lepanto, statele europene dobîndeau turnúri navale, independent unele de altele, dar cu trăsături comune ; la nevoie, în faţa Algerului, Tunisului şi Djerbei, ca şi la Lepanto, formaţiuni navale concertate puteau avea o alură europeană. Turcimea, într-adevăr, servea pe atunci drept catalizator de energii ostile.

1. Vom fi stăpînii mărilor înguste (engl.).
2. Anglia, pentru corăbiile şi lînurile tale, toate regatele se cuvine să te salute (lat).


spre Groenlanda, Islanda spre Arhanghelsk
Bergen
Hull
Bristol
Londra
Southampton
Amsterdam
Anvers
Hamburg
Dieppe
Rouen
Saint-Malo
Nantes
Bordeaux
Santiago
Bilbao
Bayonne
Veneţia
Genova
Marsilia
Livorno
Ancona
Lisabona
Barcelona
Valencia
Palma
Cadiz
Malaga
Ceuta
Bougie
Tunis
Palermo
Siracuza
Tripoli
CĂI MARITIME EUROPENE
ÎN EPOCA MODERNĂ:
CONVERGENŢE ŞI LEGĂTURI NORD-SUD
0
500
1000 km


Stockholm
Reval
Riga
Königsberg
Gdansk
Odesa
Chilia
spre Caffa
Ragusa
Constantinopol
Salonic
Otranto
Chios
Rodos
secolele XV-XVII
prelungire în secolul al XVIII-lea
joncțiuni istmice

Protecţionisme

Preocuparea comună a ocîrmuirilor pentru activităţile legate de mare a fost, timp de secole, egocentristă, dacă nu egoistă, şi naţionalistă *avant la lettre*, ceea ce nu înseamnă însă că nu merită menţionată. Pamfletarii deja citaţi şi-au consacrat o parte a discursurilor pentru a demonstra că, spunea francezul, „cel care e mai puternic pe mare se poate numi rege al mării atît timp cît durează forţa lui". Protecţionismul, cam peste tot începînd cu finele secolului al XIII-lea, căuta o cale de a institui taxe pe care, în lipsa altui termen, le-am putea numi vamale ; birouri de percepţie au funcţionat în porturile engleze, pentru colectarea de *customs* ; în Franţa, denumirea de „porturi şi treceri" pentru administrarea regală a unor taxe asemănătoare corespunde şi unei voinţe de control ; aceeaşi observaţie e valabilă pentru *quemas*, *peatjes*, *guiatges* catalane şi castiliene, pentru *alfandegas* portugheze şi pentru *Pfundzoll*-ul hanseatic. Ducele de Bretania dobîndea pe seama mării jumătate din veniturile sale.

Taxele nu constituiau singura resursă a protecţionismului. Prohibiţiile la import şi export au fost utilizate în funcţie de moment şi chiar în funcţie de umori. Ele echilibrau adesea un sistem de privilegii rezervate unui anumit port, pentru o marfă sau alta. Numele sistemului *etapei*, privitor la monopolul exportului de lînă engleză la Calais, după cucerirea acestuia de către Edward al III-lea în 1347, exprimă controlul statului. Acest exemplu nu exclude alte cazuri analoage : Hansa îşi rezerva traficul peştelui la Bergen ; Franţa favoriza importul de mirodenii doar în beneficiul portului Aigues-Mortes ; mai tîrziu a apărut monopolul, apărat cu gelozie, asupra altor mirodenii şi a metalelor preţioase, în mîinile regilor portughez şi spaniol. Relaţia ţărilor europene cu marea se organiza prin interdicţii ; toate acestea nu însemnau încă o Europă, să recunoaştem, dar, prin mijloace negative şi prin convergenţa unor interese contradictorii, o pregăteau... de departe.

Protecţionismele depăşeau cadrul administraţiilor fiscale şi au tins, la început, să rezerve cu înfrigurare traficul maritim bastimentelor „naţionale". Privilegiul pavilionului şi-a găsit originile în diverse măsuri, mergînd de la supratarxarea traficului pentru corăbiile străine pînă la un regim fiscal preferenţial pentru cele naţionale şi, în sfîrşit, pînă la instituirea monopolului în favoarea acestora din

urmă. Nu se putea ca aceste măsuri să nu dea naştere altor probleme ; în domeniul construcţiilor de vase, se solicita adeseori un sprijin exterior, cum se întîmpla şi pentru organizarea de convoaie protejate.

Cetăţile italiene, înzestrate cu destule bastimente încît să poată şi închiria, s-au preocupat să le echipeze anume în acest scop, ca şi pentru a-şi rezerva traficul posesiunilor lor externe. Franţa a făcut, prin Jacques Cœur, o experienţă – scurtă, dar exemplară – a monopolului asupra traficului oriental pe corăbii arborînd pavilionul cu flori de crin. Însă diversitatea geografică a intereselor maritime se manifesta uneori prin atitudini contradictorii la nivelul opiniei publice ; astfel, în 1500, oamenii din Saintonge propuneau ca străinii să fie stimulaţi să utilizeze corăbiile regatului ; bretonii sugerau măsuri discriminatorii împotriva ibericilor ; în sfîrşit, cei din Rouen, foarte legaţi de activitatea din Anvers, susţineau că „nimic nu e mai aducător de cîştig decît libertatea".

Mare clausum *sau* mare liberum

Totuşi, cauza liberului-schimb nu era cîştigată. În Franţa, Claude de Seyssel, episcop al Marsiliei, l-a sfătuit pe Francisc I să nu lase exportul de produse franceze în seama corăbiilor străine. La rîndul ei, Spania alesese calea monopolului naval, căruia îi va rămîne credincioasă pînă la sfîrşitul dominaţiei sale americane. Ea afirmase privilegiul pavilionului în 1491, 1498, 1500, din nou în 1523, cu o stăruinţă pe care faptele aveau să o dezmintă. La fel s-a întîmplat în cazul Portugaliei, care, la începutul secolului al XVI-lea, a lansat în beneficiul cetăţenilor ei noţiunea de *mare clausum*. Aceasta a fost preluată şi de marina engleză atunci cînd John Selden (1584-1664) a susţinut că spaţiul maritim era, ca şi cel terestru, susceptibil de a fi însuşit. La vremea aceea însă, cei care îmbrăţişau ideea de *mare liberum*, deschisă comerţului tuturor, aveau ca portdrapel şcoala juridică olandeză condusă de Hugo Grotius (1604).

Cele două teze dovedesc în orice caz, că Europa devenea mai atentă la chestiunile legate de mare. Luările practice de poziţie au reuşit nu atît să frîneze concurenţele, cît să stimuleze acţiunea corsarilor şi a piraţilor. Această stare de lucruri avea precedente deja vechi. Într-adevăr, Anglia, profitînd de poziţia ei insulară, a căutat de timpuriu să-şi instaureze privilegiul pavilionului. Primul ei *Act de navigaţie* datează din timpul lui Richard al II-lea (1381), iar intenţia

care l-a inspirat, dacă nu textul, a fost reiterată în special în timpul lui Henric al VII-lea (1489) şi Henric al VIII-lea (1540). Necesitatea înnoirilor menite să descurajeze străinii ar putea trezi îndoieli asupra eficacităţii acestei legislaţii. Ea a contribuit totuşi la dezvoltarea marinei comerciale britanice pînă acolo încît a dobîndit şi păstrat semnificaţia simbolică a unei politici mercantiliste, nu o dată preconizată de Camera Comunelor.

Insularitatea, căreia Anglia i-a apreciat irevocabil valoarea şi greutatea începînd de la sfîrşitul secolului al XV-lea, confirmă observaţia lui Fernand Braudel potrivit căreia „orice măreţie presupune un spaţiu dominat mai vast decît spaţiul privilegiat care îi aparţine exclusiv"; Anglia a devenit, scrie el altundeva, „o corabie comercială ancorată în Europa". Spaţiul marin înconjurător fusese perceput de cel care scrisese *The Libelle of Englyshe Polycye* ca un soi de domeniu rezervat, acea *mare Britannicum* a cartografilor timpului, „Channel"-ul supravegheat şi încă de pe atunci păzit de citadela Calais. „Cît vezi cu ochii" (*veüe*), în jur de 21 de kilometri, unitate pe atunci admisă în estimarea distanţei pînă la care se putea, pe timp senin, zări şi recunoaşte o velă, putea servi ca argument pentru controlul unei strîmtori de pe ambele ţărmuri.

Noţiunea de mare teritorială şi-a găsit aici în acelaşi timp o bază pentru pretenţia la salutul pe mare, revendicat, după cum am văzut, de un autor englez încă din secolul al XV-lea. Această pretenţie a avut o viaţă îndelungată. În 1603, Sully, mergînd în ambasadă la Londra, s-a arătat indignat că vasul lui a fost prins sub tirul unui bastiment englez care cerea să fie salutat. Sully nu era totuşi un campion al cauzei maritime. Mai tîrziu, în 1662, a intervenit celebra poveste a pavilionului, în care Ludovic al XIV-lea, pentru a nu se lăsa mai prejos, a făcut ca Londra să le recunoască vaselor lui dreptul de a fi salutate „şi" de către corăbiile engleze, pe ocean şi în Mediterana.

Marea, o componentă a puterii statale

Marea, în Europa, dobîndise valoarea unei componente a puterii de stat, dar nu peste tot în acelaşi timp, şi nici în aceeaşi măsură. În general, rolul mării în afirmarea puterii a fost invers proporţional cu întinderea teritoriului. Fără a reveni asupra experienţelor anterioare secolului al XIII-lea, oraşele italiene, Veneţia şi Genova în mod deosebit, au dat dovadă de precocitate. Posesiunile lor de peste mări,

pînă în Marea Neagră, au reactivat conceptul antic de talasocraţie. Înainte ca Anglia, Portugalia şi, mai tîrziu, Provinciile Unite să fi fondat, care pe o insulă, care pe o margine îngustă a continentului, dominaţii maritime, Mediterana a cunoscut, la mijlocul veacului al XV-lea, experienţa originală a coroanei Aragonului. Avînd ca punct de plecare o expansiune catalană pînă în Marea Egee, voluntarismul lui Alfons al V-lea Magnanimul (1418-1456) unise într-un soi de federaţie Catalonia, regatul Valenciei, Sardinia, regatul Neapolelui şi Sicilia; în 1449, un adevărat program edictat de către acesta impunea respectivelor state cîteva elemente specifice unui imperialism maritim: interzicerea anumitor importuri străine, intensificarea construcţiei navale şi monopolul pavilionului aragonez. În ceea ce-l privea, regatul Franţei, strîns legat de continent prin frontiere, ca şi prin mentalitatea rurală a locuitorilor săi, sfîşiat deopotrivă între imperativele terestre şi chemările-i maritime, a cunoscut ezitări şi o anumită întîrziere. Poate că unul din meritele supraintendentului finanţelor lui Carol al VII-lea, Jacques Cœur, a fost acela de a fi demonstrat importanţa domeniului maritim. Ludovic al XI-lea i-a confirmat valoarea. Carol al VIII-lea şi Ludovic al XII-lea i-au exploatat posibilităţile în timpul războaielor din Italia, dar regilor din secolul al XVI-lea, de la Francisc I la Henric al II-lea, le-a fost dat să le dezvolte. În afară de organizarea unei flote militare, de întemeierea portului-fortăreaţă Le Havre şi de impulsul dat negoţului, o anumită conştientizare s-a manifestat pînă în ultimele detalii ale unui soi de propagandă politică.

Francisc I putuse citi capitolul din *La Monarchie de France* în care Claude de Seyssel arăta, pe la 1519, „cît ar fi de nimerit să avem şi să întreţinem o oaste a mării". Pe mare, cugeta el, venind cu exemple, se fac „mai mari lucruri decît doar cu armată de uscat", şi de la mare ar veni „înmulţirea statelor principelui", iar pentru locuitori, „creşterea bogăţiei". Seyssel nu a fost singurul care a tras învăţăminte din experienţa războaielor din Italia. Un exemplu faimos este cel al unui mare senior din Ţările de Jos, Philippe de Clèves, senior de Ravenstein; înrudit cu toate dinastiile şi, astfel, un adevărat european, a slujit alternativ regelui Franţei şi împăratului, ca amiral al regatului Neapolelui, „amiral al mării" în Ţările de Jos şi guvernator al Genovei. Lucrarea sa *Instruction de toutes manières de guerroyer* rezervă bătăliei navale un loc pe măsura importanţei pe care i-o acordă autorul. Alcătuit la începutul secolului, editat la Paris în 1558, acest

op şi-a găsit în regele Henric al II-lea, ca şi în amiralul Coligny adepţi convinşi. Regele a conceput atunci un adevărat program naval.

Totuşi, războaiele religioase au întrerupt eforturile întreprinse pentru a asigura Franţei nişte temelii maritime comparabile celor cu care Elisabeta I, Filip al II-lea şi stările generale din Provinciile Unite îşi înzestraseră fiecare ţara. Reflecţia politică părea că o luase înaintea faptelor.

Din mare se naşte individualitatea Europei

Într-adevăr, încă din secolul al XV-lea, dar mai ales în cel de-al XVI-lea, mintea cîtorva oameni vedea dincolo de cadrul limitat al intereselor statale. Această gîndire a cunoscut aspecte retrograde şi, deopotrivă, unele vizionare. Cuvîntul „Europa" se insinuează cu nuanţa unui înţeles mai presus de particularisme. La drept vorbind, nu totul era nou aici, iar idealul creştinătăţii a servit drept referinţă şi a furnizat o tranziţie. Proiectele de cruciadă şi-au găsit un stimulent în cucerirea Constantinopolului de către otomani şi au continuat să solicite unirea Occidentului pînă la Lepanto şi chiar mai tîrziu, pînă la căderea Cretei în 1669. Papa Pius al II-lea rostise la congresul de la Mantova, în 1459, un discurs cu alură profetică; scriindu-i sultanului Mahomed al II-lea, el definea geografic Europa aşa cum putea fi ea concepută în contextul pericolului turcesc şi în termeni pe care secolul nostru nu-i poate renega:

> Chiar în Europa, în patria noastră adică, sîntem luaţi cu asalt (...) Nu putem crede să fii într-atît de neştiutor (...) încît să nu vezi puterea poporului creştin, cît de neînfricată e Spania, de războinică Franţa, de bogată în oameni Germania, de puternică Britannia, de îndrăzneaţă Polonia, neobosită Ungaria, avută, înflăcărată, iscusită într-ale armelor Italia.

Acest tablou geografic se armoniza cu mărturiile anumitor călători care au străbătut Europa în secolul al XV-lea, de pildă Gilles le Bouvier, zis Heraldul din Berry, şi, mai tîrziu, Hieronymus Münzer.

Totuşi, asimilarea Europei cu vechea creştinătate continua să prevaleze. Ea postula alianţa principilor. Păţiţi cu eşecul de la Varna, din 1444, principii Europei răsăritene, deosebit de sensibili la primejdia turcească – de exemplu, regele Boemiei, George de Podebrad – invitau creştinii din Europa la coaliţie. Încărcătura religioasă a

cuvîntului *christianitas* avea să-i facă loc celui de *Europa*, nu atît dintr-o intenţie profană, cît dintr-o cochetărie umanistă refractară la neologisme. Lucru este vizibil la Erasmus, fără să putem discerne vreo înclinaţie către mare la acest om, de loc din Rotterdam, care-l lua pe Dumnezeu de martor că nu-i va năzări în veci spăimosul gînd de-a naviga.

Simple reverii, desigur, dar capabile de oarecare influenţă erau pe atunci cuvintele lui Guillaume Postel, mare călător pe mare, ca şi pe uscat, pe deasupra şi profesor la Collège de France. El a conceput totuşi, în a sa *Concorde du monde*, un proiect de imperiu universal în care dreptul maritim şi comercial (autorul era normand) trebuia să concure la echilibrul statului. Vizionar, pentru a susţine acest echilibru, Postel propunea invenţii în domeniul militar, în special construirea unor vase nescufundabile. Pentru el, „fericirea" acestei lumi armonioase ar fi împlinită de regele Franţei, născut, potrivit mitului la mare cinste, din troieni, pe care migraţiile lor maritime i-au împrăştiat din Sciţia pînă la Coloanele lui Hercule. Acest internaţionalism ideal se suprapunea deci cu tendinţe expansioniste şi imperialiste. Ele îşi găseau un teren de predilecţie printre popoarele maritime, „mai iscusite şi mai cunoscătoare decît cele din interior", dacă e să-l credem pe Jean Bodin (*Republica*, 1576), contemporan cu Postel.

Pe de altă parte, juriştii dezvoltau propoziţiile formulate de Bartolomeo de Sassoferrato; teoria dreptului ginţilor, adică al naţiunilor, rezerva, la Grotius, un loc privilegiat relaţiilor maritime; dreptul comercial era recunoscut ca ţinînd de rolul statului. Mai mult, de-a lungul secolului al XVI-lea, anumite strădanii tindeau să clarifice, să standardizeze şi internaţionalizeze regulile şi practicile dreptului comercial; succesul de care s-a bucurat *Guidon de la mer*, din Spania şi pînă în Ţările de Jos, trecînd prin Rouen, este un exemplu în sensul acesta.

Spre sfîrşitul secolului al XVI-lea totuşi, Franţa, bulversată de disensiunile ei religioase, nu prea avea alte perspective decît să urmeze sfaturile lui Sully şi să se întoarcă la cele două „ugere ce-i dau să sugă, aratul şi păşunatul". Orizonturile marine? Pe mai tîrziu.

Învăţămintele experienţei maritime nu rămîneau însă zadarnice pentru toţi europenii. Un om al uscatului, cardinalul de Granvelle, de fel din Franche-Comté, l-a îndemnat în 1586 pe Filip al II-lea să profite de unirea Portugaliei la Coroana sa pentru a-şi transfera

capitala la Lisabona, adevărată răspîntie a marilor rute maritime. Sfat semnificativ, dar în van. Haita de „calici ai mării" olandezi le dădea de furcă spaniolilor pe mare şi dincolo de mare. La rîndul lui, Sir Walter Raleigh spunea următoarele: „Cel ce stăpîneşte marea stăpîneşte negoţul; cel ce stăpîneşte negoţul stăpîneşte bogăţia lumii, deci lumea însăşi".

Marea, miză a puterii: un teren de vînătoare rezervat şi jinduit

Scriitor de ocazie, Richelieu a lăsat o piesă alegorică intitulată *Europa*. „Regina Reginelor", însăşi Europa, curtată de Iber şi Francion, ale căror nume desemnează, evident, Spania şi Franţa, respinge avansurile lui Iber, amorez prefăcut care nu aspiră decît să o domine. Ea îl alege atunci pe Francion ca apărător. În jurul principalilor trei eroi, figuranţii servesc drept elemente de contrast: ei sînt (Imperiul) Germanic, Austrasia (Lorena), Melania (Milanul), Partenope (Neapole), Ausonia (Italia). În mod curios, Anglia lipseşte. Prologul piesei nu este lipsit de semnificaţie simbolică. Deşi el corespunde situaţiei politice din timpul lui Ludovic al XIII-lea, ar putea fi extins şi la epocile ulterioare şi, de ce nu, schimbînd personajele, la a noastră. În hărţuirea Europei cînd hăis, cînd cea, marea şi-a avut contribuţia ei, deloc neînsemnată. Oferindu-şi serviciile unora, îmbiindu-i pe alţii să i le ceară, ea a fost un spaţiu de concurenţă sau un cîmp de luptă, rămînînd pînă în epoca noastră obiectul poftelor unor moştenitori ce se gelozesc unii pe alţii. La sfîrşitul secolului XX, aceştia cu greu concep o cooperare echilibrată, care cere o schimbare a mentalităţilor şi sacrificii.

Pentru europeni, marea a rămas aşadar obiect al posesiei, vigilent păzit sau aprig jinduit. Prima alternativă include naţiunile maritime constituite în state mai de timpuriu decît altele. Lăsînd Evului Mediu cazurile Genovei şi Veneţiei, Franţa, Anglia, Spania şi Portugalia sînt, începînd din epoca modernă, exemple caracteristice de puteri avînd ca temei marea sau cerînd de la ea uzufruct, expansiune şi dominaţie. A doua alternativă cuprinde state pe care ambiţia politică – resort care le-a animat şi pe precedentele – le-a împins să-şi deschidă acces la mare, să-şi asigure o liberă circulaţie maritimă, să profite de avantajele expansiunii. Totul s-a petrecut deci ca şi cum,

pentru state, promovarea într-un eşalon superior implica dobîndirea unei anumite puteri maritime. Astfel li s-a întîmplat, în ordine cronologică, Olandei, Suediei, Prusiei şi Rusiei în epoca modernă, după care, în cea contemporană, Germaniei lui Bismarck, Austro-Ungariei, Italiei, Greciei, apoi URSS-ului.

Cucerirea puterii maritime în epoca modernă

Pentru fiecare din cele două categorii, procesul de accedere la *sea power* prezintă analogii, uneori similitudini. La originea lui se află convingerea că marea procură un plus de putere şi o garanţie de eficienţă. Cucerirea acestei *sea power* a presupus mai întîi o percepere lucidă a obiectivelor de atins şi a mijloacelor de utilizat, apoi o acţiune deliberată şi constantă. Cazurile cele mai curente sînt circumstanţe conflictuale: concurenţe comerciale, degenerînd în ostilităţi ivite sau extinse pe mare. În trecutul european, exemplele abundă. Puterea Veneţiei şi a Genovei s-a prelungit dincolo de Evul Mediu. Imperiul maritim al Spaniei nu s-a prăbuşit decît în secolul al XIX-lea, iar cel al Portugaliei, decanul de vîrstă, a ţinut pînă la decolonizarea din cea de-a doua jumătate a secolului XX. Marea pare să fi păstrat secretul perenităţii, faţă de care Invincibila Armada, pe de o parte, concurenţa olandeză, pe de alta, au fost doar nişte episoade sau avataruri.

Pentru orice stat ce aspiră la stăpînirea mării, prima urgenţă este să dispună de vase numeroase şi eficace din punct de vedere comercial şi militar. Acesta este preţul cerut de *sea power*. „Preţ" e chiar termenul potrivit, căci o marină costă scump şi trebuie să fie rentabilă pe plan economic, militar şi politic. „Marea", spunea Mahan, „este un vehicul, înainte de orice". Ea permite schimburi, migrări, acţiuni îndepărtate. După o formulă americană, marina „proiectează la mare distanţă influenţa sau acţiunea ţării căreia îi aparţine, le susţine şi le prelungeşte". Strategii economiei şi forţei armate nu se înşală în această privinţă. Puterea navală mai este definită de Mahan ca „indicatorul şi motorul imperialismului". Exemplele fiind numeroase, se impune să facem o selecţie. Cromwell înţelesese toate acestea atunci cînd a reînnoit şi consolidat *Actul de navigaţie*, în 1651. Richelieu, „mare maestru şi supraintendent al navigaţiei", îşi putea aminti de înaintaşul său Guyon Le Roy du Chillou, căruia Francisc I îi încredinţase fondarea portului Le Havre.

Flotele franceze moderne îi au ca părinţi pe Richelieu şi pe Colbert, ultimul punînd în practică viziunile cardinalului în felul în care un prepus execută planurile unui om de stat, cum nu lipsit de cruzime zicea Henri Hauser. I-am putea cita pe cei care le-au fost continuatori pînă la Ludovic al XVI-lea, graţie căruia Franţa a dispus de o marină cum n-a mai avut vreodată, cu excepţia epocii lui Napoleon al III-lea şi, în secolul XX, datorită lui Georges Leygues, ministru al Marinei în 1925-1927. Toate acestea le afirmă cîţiva istorici de azi, precum H.E. Jenkins, în Anglia, Etienne Taillemite, Jean Meyer, Maurice Dupont şi Philippe Masson, în Franţa, sau José Merino, în Spania. Continuitatea este întotdeauna condiţia succesului. Puterea navală este o lucrare de cursă lungă. Suflul nu i-a lipsit Angliei, unde marea, fiindu-i aproape fiecăruia, preocupă întreaga naţie; cedările, în secolul al XVIII-lea, au fost aici efemere. Francezii, cu firea lor şi răsfăţaţi de diversitatea atuurilor pe care le deţin, au fost mai puţin tenace. S-au lăsat, din timp în timp, prinşi de discuţii teoretice; astfel, sub influenţa „şcolii tinere", în preajma lui 1900, au prevalat tentaţiile modei: mania performanţelor tehnice ale cîtorva modele experimentale în domeniul construcţiilor navale; cu deosebire, în ochii mai multor generaţii obsedate de teama unei invazii terestre, marea apărea mai degrabă ca un „lux" decît ca o oportunitate. De partea iberică, exploatarea unor atuuri deloc de neglijat a dus lipsă de resorturi economice şi demografice, astfel că, rutina instalîndu-se în locul constanţei, materialul s-a învechit.

De la era companiilor la imperialismele maritime

Companiile de comerţ vin în ajutor

Pe lîngă un efort naval continuu, puterea maritimă reclamă şi o utilizare echilibrată a echipamentelor. Societăţile moderne au imaginat, pe plan civil, sistemul companiilor de comerţ, considerat ca fiind mai eficace decît efortul militar pentru a interesa o naţiune în domeniul maritim şi a-i favoriza expansiunea. Aşa-numiţii *Merchant Adventurers* englezi şi-au căutat, încă din secolul al XVI-lea, cu binecuvîntarea Elisabetei I, drumul în toate direcţiile, chiar şi în aceea – ruta de nord-est – al cărei viitor nu avea să fie deschis decît în secolul XX. Lupta contra Spaniei a întemeiat măreţia maritimă a olandezilor şi a

permis înavuţirea, în Indii, a „Jupînilor" din celebra VOC (Vereenigde Oostindische Compagnie), cărora pictorii (Rembrandt şi alţii) le-au imortalizat trăsăturile. Secolele al XVII-lea şi al XVIII-lea au fost era companiilor de comerţ; tentativele lui Richelieu în acest domeniu i-au servit ca lecţii lui Cobert, care şi-a luat modelele din Provinciile Unite. Voinţa lui de prosperitate a desfăcut strînsoarea olandeză care, altfel, ar fi sufocat eforturile neguţătorilor francezi chiar la ei acasă (Nantes, „Mica Olandă"). Războiul din Olanda a fost un conflict economic, rezolvat temporar în favoarea lui Ludovic al XIV-lea. În realitate, uniunea anglo-olandeză înfăptuită de Wilhelm de Orania în 1688 a însemnat un mare pas spre preponderenţa maritimă britanică.

Flotele militare şi civile, exploatarea raţională a acestora în cadrul companiilor privilegiate, apoi în cele de armatori privaţi au constituit, pe plan european, bazele unei puteri exprimate prin cifre a căror elaborare statistică recentă este plină de învăţăminte. Ele se traduceau prin numărul de corăbii, fregate şi *flûtes*[1], cu echipamentul lor de pînze şi tunuri, la fel cum în zilele noastre puterea maritimă a unei ţări se exprimă în tone şi viteză. Comparaţiile, revelatoare pentru nivelul de putere, scot în evidenţă competiţia dintre Anglia şi Franţa, ajunsă la un paroxism care s-ar fi întors în beneficiul acesteia din urmă dacă nu ar fi venit Revoluţia şi războaiele ei costisitoare. De atunci, pe parcursul secolului al XIX-lea, superioritatea britanică a epocii victoriene s-a datorat conjugării unui dublu efort, militar şi comercial, pus în slujba expansiunii, al treilea volet al tripticului.

Oceanul - oglindă a Europei

Expansiunea pe mare şi peste mare este etalonul după care s-a măsurat cît anume li se datorează oceanelor din puterea statelor europene, începînd de la marile descoperiri geografice. Acestea au proiectat dincolo de mare imaginea Europei; nomenclatura geografică înscrisă de exploratori pe harta lumii traduce această intenţie în denumiri ca: Hispaniola, Cartagena, Noua Spanie, Noua Castilie, Belem, New Amsterdam, Boston, Noua Anglie, Noua Franţă, Montreal, Louisiana, New Orleans şi cîte altele, pînă la antipozi. Emigraţia a

1. La început mari vase de război, cu fundul plat, originare din Olanda. Transformate în vase comerciale, şi-au păstrat gurile de tun, dispuse pe un rînd, de la care le-a venit numele de *flûte* (flaut).

urmat impulsul descoperirii, transplantînd îndeosebi în America de Nord tipurile europene de societate, cu obiceiurile, limbile şi clivajele lor religioase. Din Canada pînă în Florida, pe întreaga coastă răsăriteană a actualelor State Unite, pe care a recunoscut-o, cel dintîi dintre europeni, Jean de Varassène (*alias* Giovanni Verrazano), în numele lui Francisc I şi în 1524, Europa – spaniolă, engleză, franceză, portugheză (în Terra Nova), olandeză şi daneză (în Antile) – şi-a lăsat amprenta. Ce e de mirare în faptul că, în ciuda diferenţelor accentuate în timp şi a unei poziţii marginale faţă de bătrînul continent, marea a menţinut legăturile pe care le înnodase? „Lumea Nouă" i-a dovedit celei „Vechi" că păstrează amintirea ascendenţei şi înrudirii sale, în cursul şi îndată după cele două războaie mondiale. La ora la care Europa îşi defineşte propria identitate şi caută să se organizeze, apartenenţa Americii la lumea occidentală să fie o problemă chiar atît de spinoasă?

Noua generaţie de state maritime

A doua generaţie de state europene care acced la putere maritimă le cuprinde pe cele pe care poziţia geografică sau gradul de evoluţie politică le îndepărtase, pînă la un moment dat, din corul statelor apropiate de ocean. Rolul strîmtorilor a contribuit din plin în primul caz, cel al Suediei, Prusiei şi Rusiei. Istoria a apăsat greu asupra destinului celor trăitori pe ţărmurile Balticii. Danemarca a demonstrat, *a contrario*, cît costă faptul de a fi deţinut o putere maritimă şi de cît curaj este nevoie pentru a salvgarda ce a mai rămas din ea. Din imperiul maritim de odinioară şi din capacitatea, chiar în secolul al XVII-lea, de a se extinde în Antile şi India, mai rămîn Groenlanda şi Insulele Feroe, ca şi poziţia-cheie a Copenhagăi. Pe aceasta din urmă, Danemarca a trebuit să o apere împotriva Germaniei hitleriste, aşa cum făcuse în 1801 şi 1807, în timpul războaielor napoleoniene, şi în secolul al XVIII-lea, în ajunul păcii Nordului, împotriva Suediei. A fost, prin urmare, o luptă constantă împotriva destinului şi de zădărnicire a lăcomiei nou-veniţilor.

Marina lui Gustav Adolf nu a jucat vreun rol în afara Balticii, dar fără ea, adică fără corăbiile de transport, oştirile suedeze nu şi-ar fi realizat cuceririle. Gustav Adolf acorda marinei sale atenţia foarte vie pe care o i-o cerea ambiţia sa. A făcut din Karlskrona o bază navală solidă, sediu al amiralităţii şi arsenal. Sub domnia lui, flota,

care număra doar cincizeci de corăbii în 1613, s-a ridicat la nouăzeci de unităţi, mai puternice. Printre ele se afla şi *Wasa*, corabie foarte arătoasă, cu şaizeci şi patru de tunuri, dar cu suprastructuri prea grele ; s-a scufundat de la prima ieşire în larg, în 1629. Desprinsă din mîlurile golfului Stockholm acum mai bine de treizeci de ani, epava, bine conservată, rămîne un martor al puterii navale aşa cum o concepea lumea în prima jumătate a secolului al XVII-lea.

Războiul de Treizeci de Ani a prezentat aspecte maritime adeseori ignorate. Astfel, împăratul Ferdinand al II-lea, pentru a lupta pe mare împotriva lui Gustav Adolf, a adăugat-o la funcţiile terestre ale lui Wallenstein pe cea de „comandant suprem al flotelor imperiale şi general al Mării Oceanice şi Baltice" (1628). Wallenstein a înfiinţat un arsenal la Wismar, dar în mai puţin de patru ani marina suedeză i-a capturat vasele şi a pus capăt primei tentative de creare a unei marine imperiale. Lecţia avea să-i servească Marelui Elector de Brandenburg, Frederic-Wilhelm (1640-1688), care nu a omis marea în rolul său de fondator al măreţiei prusace. Strănepotul său, Frederic al II-lea, le-ar fi zis, se spune, celor de faţă cu ocazia deshumării Marelui Elector, cînd a fost să i se aşeze trupul lîngă înaintaşii săi, în noua catedrală din Berlin : „Domnilor, omul acesta a făcut multe". Frederic-Wilhelm, născut în 1620, contribuise în tinereţe la smulgerea ţărmurilor Brandenburgului şi a Insulei Rügen din mîinile suedezilor şi, cît a stat în Olanda, căci se înrudea cu casa de Orania, a apreciat vitalitatea maritimă a acestei ţări. Dubla experienţă l-a îndemnat să creeze o marină – mică, e adevărat – şi să organizeze, cu ajutorul unui armator olandez, Benjamin Raule, o companie de comerţ cu Africa şi Antilele, prefigurare, cu cele treizeci şi două de corăbii ale sale, la două secole distanţă, a ambiţiilor îndepărtatului său succesor, împăratul Wilhelm al II-lea al Germaniei.

Marele Elector îşi făcuse instrucţia militară în Olanda. Petru cel Mare şi-a făcut tot acolo ucenicia, cu uneltele în mînă, pe şantierele din Zaandam. Ştia concret de ce este nevoie pentru a construi un vas, cum se procedează şi care sînt costurile. O călătorie în Europa de Vest i-a completat documentarea. Prin urmare, în cunoştinţă de cauză a dat imboldul unei politici maritime bazate pe o experienţă directă şi personală, inspirată din exemplul acreditat al Olandei, dar şi al Veneţiei. Ţarul a trimis cincizeci de tineri în aceste două direcţii (douăzeci şi doi în Provinciile Unite, douăzeci şi opt la Veneţia) spre a deprinde navigaţia la faţa locului ; în acest din urmă oraş,

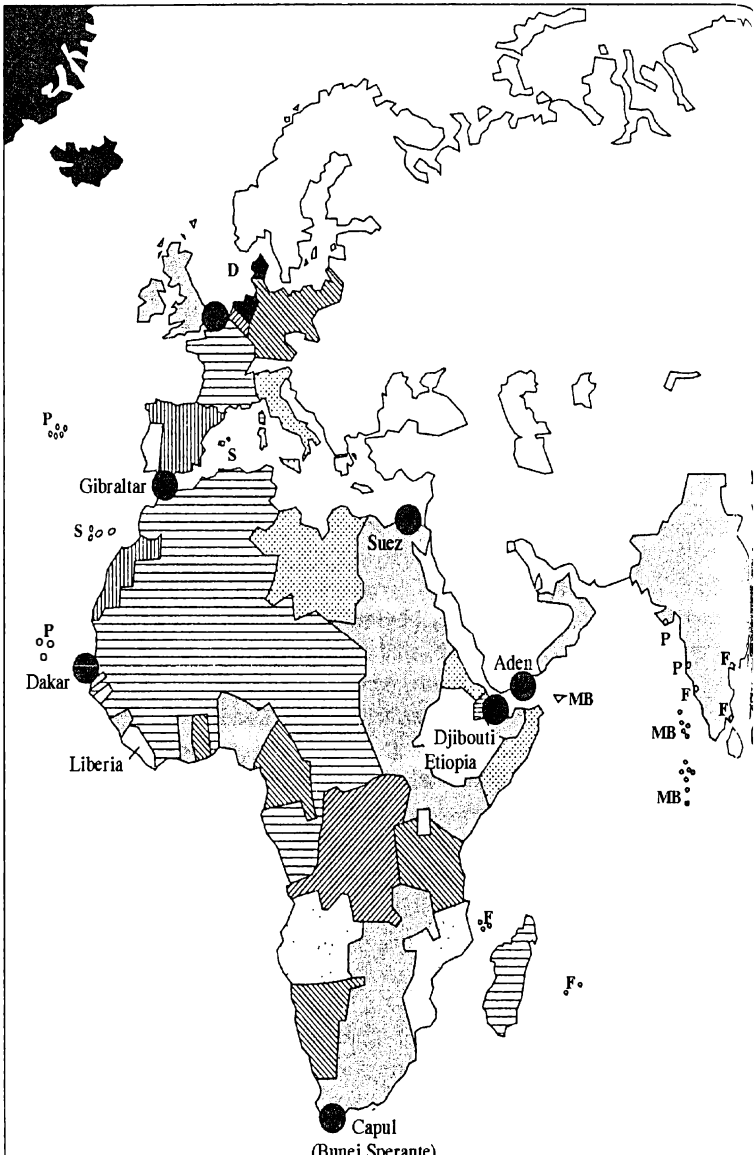
şaptesprezece dintre stagiarii ruşi au primit lecţii de la un dalmat, Marko Martinovič, din Perast, pe care Veneţia îl tocmise ca profesor; un compatriot al acestuia, Matija Zurajevič, avea să devină amiral al flotei ruseşti. Primul obiectiv al lui Petru cel Mare era să ţină la respect Suedia, a cărei flotă îl putea împiedica să deschidă „o fereastră spre Baltica". Întemeierea Petrogradului, cu fortăreaţa marină de la Cronstadt, a fost un gest simbolic, prin care le-a plătit-o suedezilor; bizuindu-se pe sprijinul Insulelor Åland, galerele ruseşti le puteau surclasa pe cele suedeze şi chiar ameninţa Stockholmul. În plus, dorinţa de putere i-a inspirat ţarului un program de construcţie a unor vase de linie, capabile să traverseze Sundul: treizeci şi cinci, în 1725.

Un alt obiectiv era accesul la Marea Neagră şi la Mediterana. În această privinţă, a fost nevoie de răbdare, căci politica rusă se izbea de blocul Porţii otomane, măcinat, ce-i drept, precum şi de interesele comerciale britanice şi de înţelegerea seculară a francezilor cu turcii. Ecaterina a II-a, îngrijorată, spunea ea, de „onoarea pavilionului său", nu a cruţat nimic. În 1770, o flotă rusească a plecat de la Cronstadt pentru a distruge o flotă turcă la Ceşme, în dreptul Chiosului, făcînd înconjurul Europei; cu mult înainte, Rusia anunţa deja lungile ocoluri pe care i le impunea masivitatea ei continentală: ne gîndim la croaziera escadrei conduse de amiralul Rodjestvensky în 1905, prin sudul Africii, pînă în Japonia. Afirmîndu-se ca putere maritimă, Rusia atingea două ţinte deodată: faţă de europeni, îşi manifesta forţa şi prezenţa în Mediterana, circulînd prin Sund şi prin Gibraltar; turcilor le inspira teama de un atac al Constantinopolului din două direcţii, prin Marea Neagră şi prin Marea Egee. Înaintarea în Marea Neagră a urmat în mod implacabil. Azovul, deja atacat în 1736, a fost abandonat prin tratatul de la Kainargi (1774) de către sultan, care a mai trebuit să se resemneze şi în faţa libertăţii de navigaţie în Marea Neagră şi în Bosfor. În acelaşi timp, Crimeea trecea de la un protectorat rus deghizat la o ocupaţie definitivă (1784). Flota imperială dispunea de circa cincizeci de corăbii şi de vreo treizeci de fregate; era cu mult mai puţin, fără îndoială, decît aveau oricare din cele trei marine occidentale (engleză, franceză şi spaniolă), dar orientarea de viitor era menită să se afirme în toate direcţiile: Mediterana (profitînd de eliberarea Greciei), Oceanul Indian (prin statele Orientului Mijlociu), Pacificul, în fine, la Vladivostok, totul fiind încununat de căutarea unei rute estivale prin Marele Nord, din Marea Albă pînă în strîmtoarea Behring; aceasta este însă o altă poveste, în afara fruntariilor Europei.

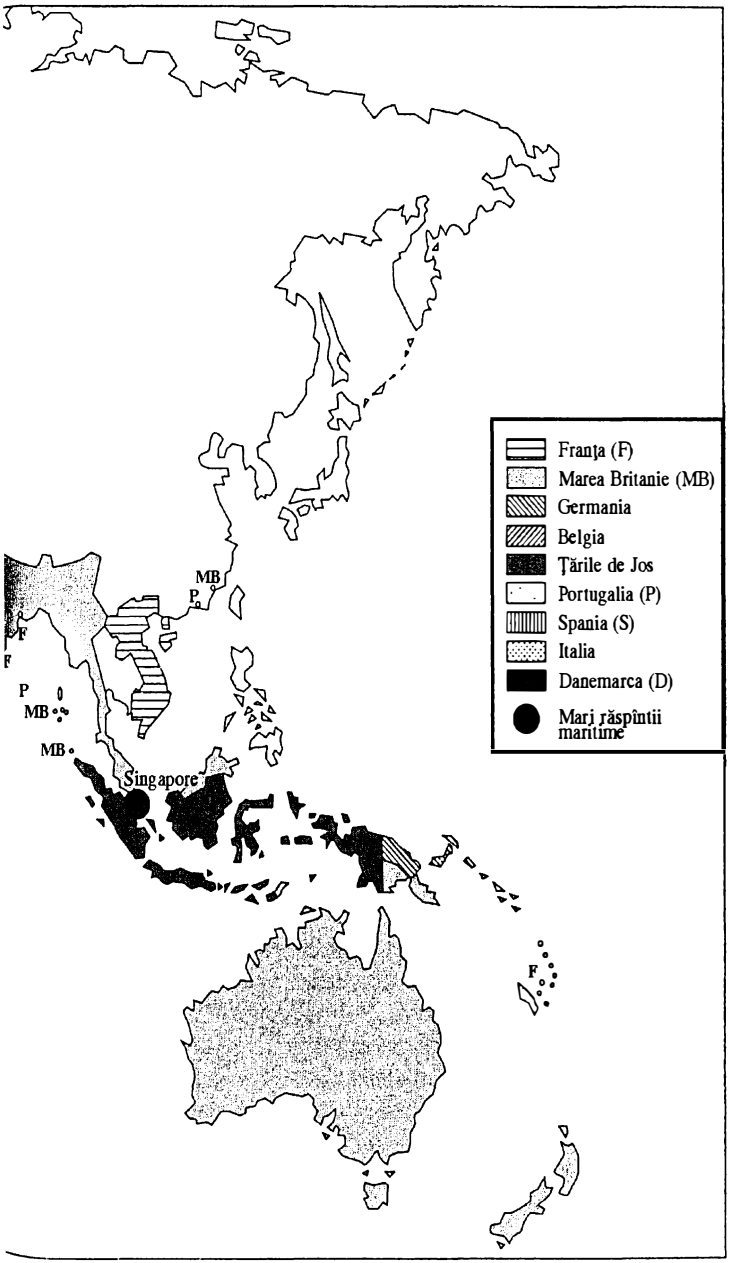
Noile imperialisme maritime

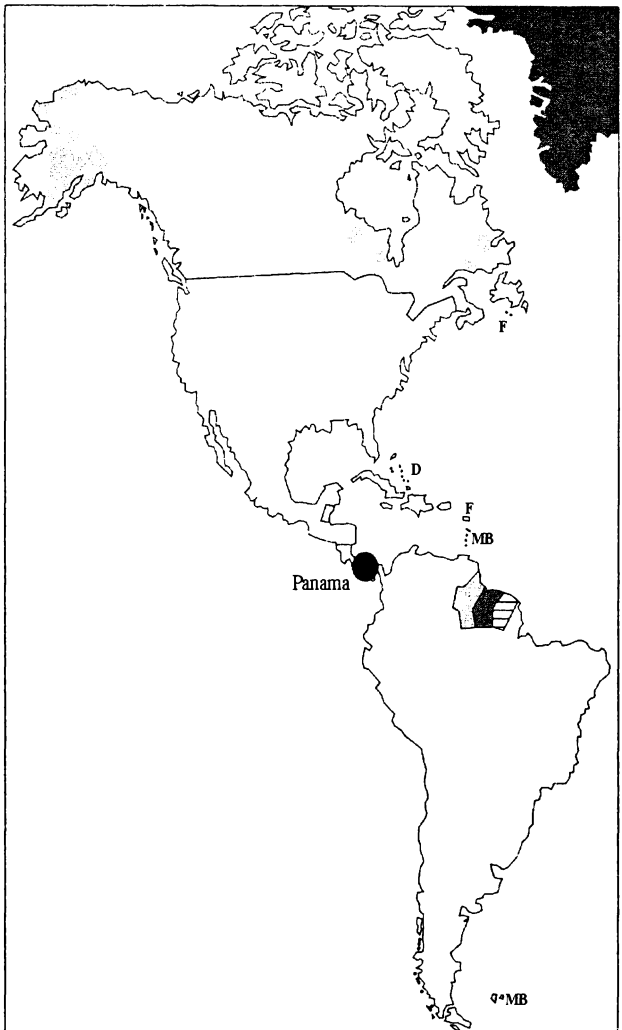
Germania imperială a arătat la rîndul ei, în preajma anului 1900, că dominaţia pe mare este o exigenţă a unui stat puternic. Intrarea sa în scenă pe suprafaţa oceanelor poartă pecetea a doi oameni. Reproşul de megalomanie adus lui Wilhelm al II-lea nu era fără temei, dar întîlnirea ambiţiilor lui mai întîi cu obiectivele amiralului von Tirpitz, om cu experienţă şi, în acelaşi timp, teoretician al exploatării marinei, apoi cu interesele marilor porturi ex-hanseatice, precum Hamburgul, dădea o consistenţă redutabilă dezvoltărilor practice ale intenţiilor lui. În mod categoric, Mahan, a cărui operă a fost tradusă şi difuzată la porunca lui Wilhelm al II-lea, făcea şcoală şi aici. Paradele împăratului, discursurile, dorinţa lui – mai sinceră decît s-a crezut – de a se înfăţişa ca marinar (Wilhelm al II-lea credea că-i face plăcere mătuşii sale, regina Victoria, purtînd uniforma de amiral al flotei britanice, titlu pe care ea i-l conferise), toate acestea erau expresia unei înclinaţii reale a tînărului împărat spre stăpînirea mării.

Statisticile ilustrează prezenţa lui pe toate mările, înmulţirea agenţilor săi tocmai pînă în Pacific şi abilitatea de a întemeia colonii acolo unde, în Africa, mai rămînea loc. Modul de acţiune al lui Tirpitz este semnificativ pentru această politică. În momentul în care, în Germania, lua naştere o controversă tehnică analoagă celei a „şcolii tinere" din Franţa, Tirpitz şi-a putut impune concepţiile, căci ele concretizau visurile împăratului. Acesta, sedus de limpezimea ideilor amiralului şi de forţa lui de convingere, l-a numit şef de stat major al înaltului comandament al marinei. Tirpitz, apărător al „războiului de escadră", propovăduia „riscul" ofensivei strategice, dar a avut nevoie de multă îndemînare şi de sprijinul imperial pentru a obţine din partea Reichstag-ului votarea fondurilor necesare pentru realizarea unui program naval eşalonat pe durata a paisprezece ani, începînd din 1898. Scopul era în primul rînd de a surclasa flota rusă în Baltica şi de a ţine piept escadrelor franceze din Marea Mînecii şi din Atlantic, apoi de a atinge un asemenea nivel, încît „o putere navală de prim rang" să se gîndească de două ori înainte de a atenta la coastele Imperiului. Anglia nu putea avea dubii cu privire la sensul acestei aluzii. Astfel, obiectivul era creşterea la şaizeci şi unu, în 1912, a numărului de mari bastimente, cîtă vreme acesta nu se ridica decît la vreo treizeci înainte de Tirpitz. Împăratul a putut



EUROPA PREZENTĂ PE TOATE MĂRILE (MOŞTENIREA ÎN 1914)


Franţa (F)
Marea Britanie (MB)
Germania
Belgia
Ţările de Jos
Portugalia (P)
Spania (S)
Italia
Danemarca (D)
Marj răspîntii maritime
MB
P
F
F
P
MB
MB
Singapore
F



EUROPA PREZENTĂ PE TOATE MĂRILE
(MOŞTENIREA ÎN 1914)

proclama încă din 18 iunie 1897, la Köln, că Germania ridicase „Tridentul lui Neptun".

Ambiţiile lui Wilhelm al II-lea corespundeau mai degrabă unei căutări a prestigiului militar şi politic decît unei nevoi de debuşee comerciale, de altminteri deja dobîndite. Dimpotrivă, iniţiativele ruse din secolele al XVIII-lea şi al XIX-lea se explicau prin necesitatea geografică a unei căi de acces la marile spaţii maritime. Or, unul dintre cele mai mici state europene a resimţit, ca şi cel mai vast, aceeaşi nevoie. Elveţia, într-adevăr, a încercat la începutul secolului XX să sfărîme menghina continentală, ieşind la mare pe Rin şi pe Ron. În 1941, în condiţiile celui de-al doilea război mondial, ea dispunea de treizeci şi şase de bastimente maritime (douăzeci şi două în 1989) şi de facilităţi în porturile Rotterdam şi Sète. Este un caz-limită, dar semnificativ pentru imperativul mării în politica europeană.

În alte părţi au prevalat necesităţile economice şi politice. A fost, într-o oarecare măsură, cazul Austro-Ungariei, stăpînă peste un mare port, Trieste, şi peste coasta balcanică a Adriaticii pînă la Kotor. A fost mai ales cazul Italiei, care, după unificare, a înţeles să-şi pună în valoare poziţia de mol în centrul Mediteranei şi rolul ei firesc de punte între Occident şi Orient, ducînd mai departe moştenirea dublului mit genovez şi veneţian. Controlul în canalul Otranto, subordonarea Albaniei şi dominarea Libiei erau, în condiţiile nedetronării Franţei din Tunisia şi a Angliei din Malta, mijloace de a-şi deschide rutele din Mediterana răsăriteană. La un nivel diferit, cazul Spaniei a fost analog. Înlăturată din Atlantic şi Pacific de către Statele Unite ale Americii, care au deposedat-o de rămăşiţele imperiului său, Spania, deşi devansată de Franţa în Magreb, avea să-şi caute compensaţii în Maroc, fără a putea recupera controlul asupra strîmtorii Gibraltar, nici chiar pe calea negocierilor, reluate după mijlocul secolului XX.

„Pivot al marilor imperii", cum scria Raymond Aron, marea a jucat acest rol pînă în timpurile noastre. Fără ea, Europa nu şi-ar fi dominat teritoriile coloniale, după cum, în bună parte, tot ea a fost cauza eşuării unor ambiţii noi. În mai mică măsură decît Wilhelm al II-lea, dar în mai mare măsură decît Napoleon, Hitler a ratat şansa mării fiindcă nu a putut trece pasul Calais, iar Mussolini, fiindcă nu şi-a dotat marina cu mijloace corespunzătoare pretenţiei lui hegemonice în Mediterana.

Nu la fel se întîmpla cu străduinţele amiralului Gorşkov, în URSS, după al doilea război mondial. Ambiţiile dominatoare se înscriau în tradiţie; lăsînd deoparte ideologia şi ţinînd seama de insuficienţele tehnice certe, trebuie să recunoaştem în opera lui o percepere lucidă a problemelor maritime în general; amiralul a avut norocul să dispună de suficient timp şi de bani. Totuşi, e prea devreme să ştim dacă un asemenea efort va avea un viitor. În orice caz, exemplul este semnificativ în ceea ce priveşte importanţa mării pentru un stat european. „Istoria", a scris Gorşkov, „arată că statele care nu dispun de forţe navale nu şi-au putut menţine mult timp statutul de mari puteri... Continentele", mai adăuga el, „nu sînt decît nişte imense insule..." În afară de oceanele Indian şi Pacific, marina sovietică, sub imboldul lui Gorşkov, şi-a consolidat prezenţa în Baltica şi a prelungit-o pînă în Golful Gasconiei, a organizat o staţionare permanentă la vest de Strîmtori[1], în Mediterana deopotrivă occidentală şi orientală, fără a uita să-şi rezerve spre folosinţă ruta arctică pornind din nordul Europei.

Istoria se hotărăşte pe mare

Nu e nevoie de alte exemple pentru rolul marinelor europene pe propriile mări şi oceane. Nu ar trebui oare să subscriem la ceea ce Winston Churchill afirma în *Memoriile* sale şi să spunem că, în toate epocile istoriei europene, soluţia marilor probleme a venit în egală – dacă nu chiar în mai mare – măsură dinspre mare decît dinspre continent? Să recunoaştem cel puţin că soluţiile continentale au depins de deciziile luate în prealabil pe mare. Enumerarea dovezilor ar putea fi lungă numai pentru Europa. Să ne mărginim a cita: în Evul Mediu, Sluis (1340); în secolul al XVI-lea, Wight (1545), Lepanto (1571), eşecul Armadei (1588); în secolul al XVII-lea, Agosta, în Sicilia (1676), Bévéziers (1690) şi La Hougue (1692); în secolul al XVIII-lea, Chesapeake (1781), Saintes (1782); în secolul al XIX-lea, Trafalgar (1805), Navarino (1827); în secolul XX, Iutlanda (1916) şi operaţiunile de debarcare pe coastele italiene (iulie-august 1943), respectiv normande (iunie 1944) şi provensale (august 1944).

1. Bosfor şi Dardanele.

Harta comică a Europei la 1870, întocmită de Paul Hadol (1835-1875). „ANGLIA, de una singură, spumegă de furie şi aproape-şi uită de IRLANDA, pe care o ţine-n lesă. SPANIA fumegă, tolănită peste PORTUGALIA. FRANŢA respinge invaziile PRUSIEI, care-şi întinde o mînă peste OLANDA şi una peste AUSTRIA. ITALIA îi spune şi ea lui Bismarck: «Şi mai mută-ţi odată picioarele de-aici!». CORSICA şi SARDINIA... curat Gavroche ce-şi rîde de toate. DANEMARCA, după ce şi-a pierdut tălpile prin HOLSTEIN, speră să şi le recapete. TURCIA din EUROPA cască şi dă să se trezească. TURCIA din ASIA trage fum din narghilea. SUEDIA zvîcneşte ca o panteră. Iar RUSIA e parc-un căpcăun ce-ar vrea să-şi umple desaga".

Să tragem concluziile. Ambiţia maritimă a europenilor s-a exprimat adesea în formule sau sigle expresive, a căror simplă enunţare este semnificativă. E cunoscută sigla care traduce pretenţia lui Carol Quintul la dominaţia universală, sub privirea nestinsă a Soarelui : AEIOU (*Austria est imperium orbis universalis*) ; programul conţinut în cuvintele : *„Rule over the waves, Britannia !"* ; proclamaţia lui Wilhelm al II-lea : „Viitorul nostru e pe apă" ; în sfîrşit, pretenţia mussoliniană la moştenirea romană a *mare nostrum*. Valurile vin rînd pe rînd ; fluxul acoperă ţărmurile, risipind castelele de nisip ale copiilor.

Partea a II-a

EUROPA ŞI MAREA ÎN SOCIETATEA OAMENILOR

Am urmărit relaţia Europei cu mările care o înconjoară asemenea mişcării unui balet clasic, după moda veche, derulînd o acţiune continuă într-un cadru definit – Europa –, într-un timp delimitat – aproape trei milenii.

Într-un prim act, în partea din faţă a scenei, un grup de actori, deosebit de ingenioşi şi de activi, au speculat în lumina mediteraneană pînă şi cele mai mici prilejuri de activitate maritimă. Într-o parte, la distanţă de ceilalţi şi, la început, oarecum în plan îndepărtat, un alt grup, mai puţin numeros, mai puţin favorizat de seninul şi voioşia climatului, şi-a organizat viaţa într-un circuit restrîns la latitudinile septentrionale.

Actul al doilea le-a dat meridionalilor, înclinaţi spre viaţă socială şi animaţi de interese, iniţiativa relaţiilor cu occidentalii şi cu nordicii. Tăind istmurile, traversînd strîmtorile, aventurîndu-se într-un amplu itinerar apusean, şi-au invitat partenerii la felurite schimburi.

Reacţia acestora din urmă a creat o simbioză şi a permis un al treilea act, un soi de apoteoză sintetică. Printr-o înţelegere tacită şi într-o mişcare sincronă de la Marea Neagră pînă la Marea Baltică, europeni din Nord şi din Sud s-au răspîndit în spaţiul maritim al lumii. Au făcut să apară astfel coerenţa esenţială, cu toate că diferită în manifestările ei, a supremaţiei lor asupra mărilor.

Dar dincolo de examinarea diverselor mări pe care europenii le-au luat în grijă, există „marea" în sine. A-i remarca rolul în istoria europeană e una, a-l analiza e alta. Numai astfel va fi posibil să înţelegem şi să explicăm intimitatea relaţiei dintre continentul european şi elementul marin. Cum au convieţuit, istoric vorbind, europenii cu marea? Această întrebare ne determină să cercetăm cum au văzut-o, înţeles-o, simţit-o şi, în cele din urmă, iubit-o. Iată ce îşi propune a doua parte a acestui eseu.

Capitolul al VII-lea

Oamenii mării

Sărarii şi salinele lor

Un dialog secular s-a înfiripat între ocupanţii pămînturilor de coastă şi marea vecină, un dialog atît de strîns încît, chiar în zilele noastre – în Franţa, de exemplu –, valorificarea ţărmurilor ţine de instanţele administrative agricole şi, în acelaşi timp, de cele maritime. Foarte de timpuriu, începînd adică din secolele al XI-lea şi al XII-lea, în Anglia (la Dover), în Franţa (la Dieppe, Carentan, în ţinutul nantez, la Bayonne), mori acţionate de maree, aflate pe diverse riviere, serveau totodată agriculturii şi reglării nivelurilor apelor portuare. Culesul algei brune marine (fucus), cunoscută sub numele generic de varec, furniza un mîl nisipos, folosit ca îngrăşămînt, înainte de a da, în zilele noastre, o componentă a produselor alimentare. Tăietorul de varec nu are nimic comun cu marinarul, ci e ţăran. De uscat ţine şi culegătorul de galeţi, întrebuinţaţi ca material de construcţie, precum şi, pe plaje, cel care adună nisip pentru fabricarea sticlei de vitralii, căreia istoricii de artă îi apreciază calitatea şi rezistenţa. Mai cu seamă, exploatatorul agricol face din iarba sărată aflată în preajma mării – etapă în procesul de valorificare a polderelor – izlazul prin excelenţă al turmelor sale de oi: întreaga Europă a trecut prin această experienţă. Dar, în definitiv, sarea este practic bogăţia tuturor mărilor, astfel încît i s-a spus „aurul alb", în opoziţie şi prin comparaţie cu „aurul negru" al veacului nostru petrolier. Cu toate că, şi în vremea noastră, Europa îl exploatează activ în Marea Nordului pe cel de-al doilea, pentru a nu rămîne mai prejos de mările însorite, bogate în cel dintîi.

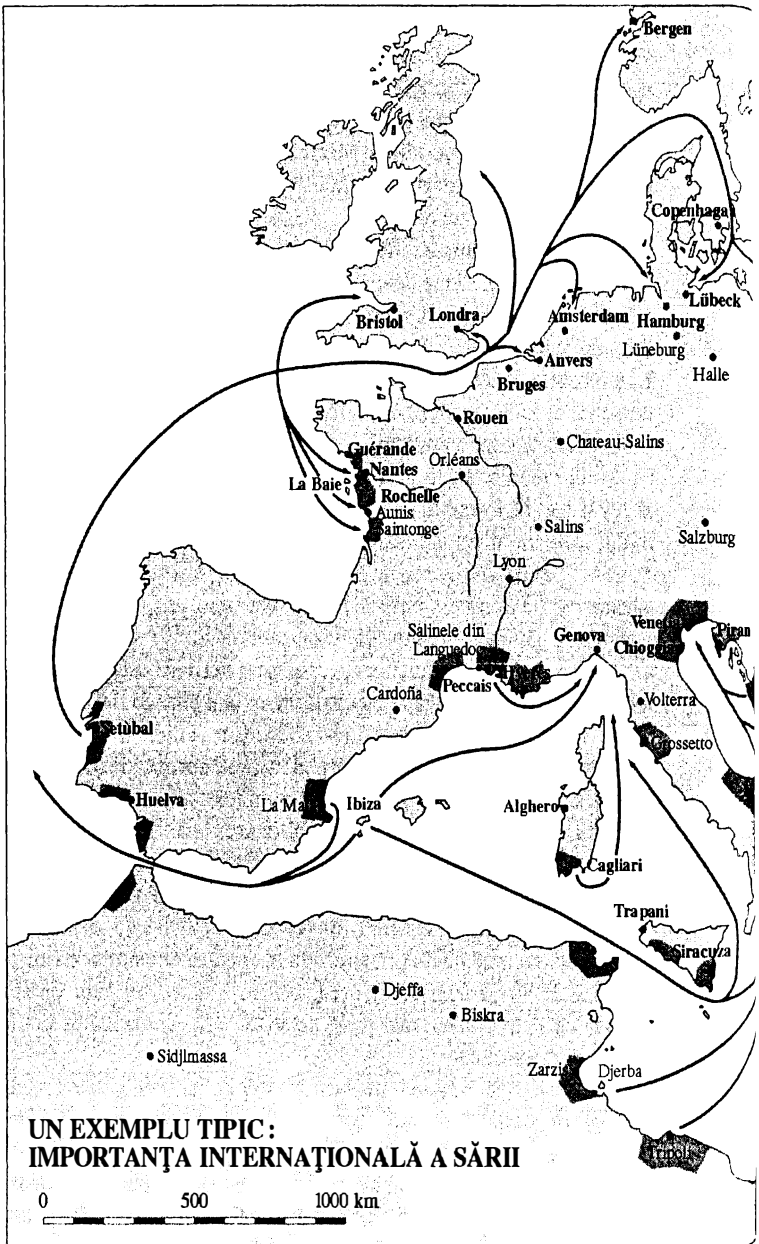
Urmînd firul timpului şi cursul navelor, putem desluşi urmele pe care le-a lăsat activitatea sărarilor. Nevoia biologică de clorură de

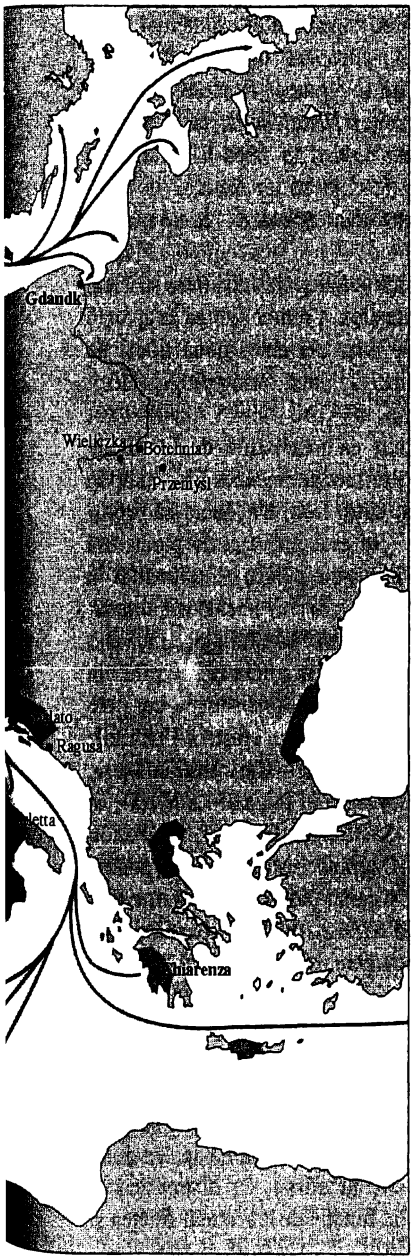
sodiu afundă în bezna timpului originile tehnicilor de exploatare, iar vestigiile arheologice confirmă atestările documentare. Începînd din epoca fierului, pe coastele Europei de Nord-Vest, omul a practicat rînd pe rînd, mai apoi simultan, diverse procedee de fabricare a sării, de o parte şi de alta a Mării Nordului şi Mării Mînecii, cu ajutorul unor vase mari de argilă destinate, unele, concentrării şi evaporării apei de mare, altele – fierberii saramurii la foc mic, în sobe metalice. Înfăţişarea locurilor iese, din acest punct de vedere, în evidenţă: vechi dune devenite coline înalte de 3-6 metri, lungi de 100-600 de metri şi străjuind o zonă în pericol de a fi inundată pe timp de maree înaltă; e cazul, de pildă, aşa-numitelor *salt-hills* din Lincolnshire. Aceste exploatări erau, într-adevăr, deosebit de numeroase pe coastele engleze, căci în secolul al XI-lea *Domesday Book* semnalează aproape două mii.

Şi alte tehnici au lăsat urme, atestate între secolul al XII-lea şi al XVII-lea, de exemplu pe plajele sudice ale Mării Mînecii. Aşa, de pildă, culesul nisipului sărat, urmat de spălarea acestuia într-o cavitate, pentru obţinerea unei saramuri, fiartă de mai multe ori în cazane cu foc continuu: flăcările lor, noaptea, pe plaje, stîrneau în navigatori bănuiala vreunui vicleşug pirateresc.

J.-C. Hocquet, continuator specializat al anchetei asupra sării de-a lungul istoriei – investigaţie începută acum mai bine de treizeci de ani de către J. Le Goff şi P. Jeannin –, aduce şi mai multe dovezi despre locul pe care îl ocupă sarea de mare în trecutul european. Britanicelor *salt-hills* par să le dea replica aşa-numitele *terpen* din Frizia şi Zeeland, folosite, cum-necum, la fabricarea unei sări ignigene, pe baza cenuşilor sărate rămase în urma arderii brichetelor de turbă uscată. Această tehnică a fost şi ea practicată din secolul al VIII-lea pînă în secolul al XVI-lea. Mai tîrziu, în veacul al XVIII-lea, germanii au pus la punct o metodă de gradare: două operaţii de pompare ridicau apa pînă în vîrful unei construcţii, pentru a utiliza în plan vertical energia care, în climate mai pline de soare, era exploatată pe planul orizontal al salinelor.

Ingeniozitatea omului e neobosită atunci cînd, pentru a răspunde unei nevoi vitale, încearcă experienţe cu un randament îndoielnic sub cerul nordic. Unii au crezut că recunosc, nu departe de Bruges şi de Ostende, existenţa, în epoca galo-romană, a unor saline maritime analoage celor de pe coasta atlantică a Europei; însă, pentru obţinerea sării, era necesară recurgerea la cuptoare.


Bergen
Copenhaga
Lübeck
Bristol
Londra
Amsterdam
Hamburg
Lüneburg
Anvers
Halle
Bruges
Rouen
Chateau-Salins
Guérande
Nantes
Orléans
La Baie
Rochelle
Aunis
Saintonge
Salins
Salzburg
Lyon
Salinele din Languedoc
Genova
Chioggia
Piran
Peccais
Cardoña
Volterra
Grossetto
Setubal
Huelva
La Ma
Ibiza
Alghero
Cagliari
Trapani
Siracuza
Djeffa
Biskra
Sidjlmassa
Zarzis
Djerba
Tripoli
UN EXEMPLU TIPIC:
IMPORTANŢA INTERNAŢIONALĂ A SĂRII
0
500
1000 km



Saline maritime

Direcţii ale traficului de sare pe mare

Chiarenza Porturi de negoţ cu sare

Din observaţiile precedente reiese posibilitatea existenţei unor legături între peisaje şi producţiile europene de sare din epoci străvechi. În 1970, arheologii au găsit în regiunea fluviului Escaut o sută treizeci de altare închinate zeiţei *Nehalennia*, cu inscripţii atestînd activitatea unor *negotiatores salarii* în valea Rinului şi pe coastele Mării Nordului. Sarea apare deja ca un element de convergenţă, iar exemplul meridional favorizat de soare – ca un model. Aşa a şi rămas.

O comparaţie scoate la iveală similitudini şi înrudiri între salinele atlantice şi cele mediteraneene. Întîietatea şi rentabilitatea le aparţin acestora din urmă, dar tehnicile de bază ale celor două tipuri de saline sînt demarcate de diferenţe mai degrabă terminologice decît tehnice.

Nimic nu se aseamănă mai mult ca instalaţiile de lucru ale salinelor maritime atlantice şi ale celor mediteraneene. Ele se supun aceloraşi principii, enunţate astfel de către J.-C. Hocquet: să profiţi cît mai mult de soare şi de vînturi, să evacuezi apa de ploaie, să repartizezi scurgerea apelor sărate în bazine pentru a îmbunătăţi în calitate şi cantitate sarea recoltată. Aceste principii au călăuzit amenajarea salinelor mai întîi la Veneţia, în special la Chioggia, încă din secolul al XI-lea, apoi în teritoriile aflate sub tutela ei, de pildă la Piran (în Istria), la Pago (în Dalmaţia), în Cipru sau pe coastele africane, după cum şi pe ţărmurile toscane (în jurul oraşului Livorno), provensale (Hyères) şi din Languedoc (Saintes-Maries-de-la-Mer), în Sardinia (Cagliari), în Spania (îndeosebi în Ibiza şi La Mata), în Portugalia (Setúbal), în Aunis şi Saintonge (Oleron), în Poitou („golful Bourgneuf") şi în Bretania (Guérande, Morbihan). Ghidarea apei urmează etape asemănătoare. Un canal (*callio* la Veneţia, *cui* în Guérande) a fost practicat în digurile ce despărţeau compartimentele salinei. În virtutea legii gravitaţiei, scurgerea se face către un rezervor (*moraro*), unde începe concentrarea, apoi, prin mici canale, către bazinele de evaporare; la nivelul cel mai de jos (*capitini*, cristalizoare), sarea se cristalizează. Dependente de condiţiile climaterice, progresele tehnice constau în obţinerea unei serii de concentraţii din ce în ce mai mari printr-o compartimentare din ce în ce mai strînsă, în îmbunătăţirea la maximum a metodelor de evacuare a apelor dulci aduse de ploaie sau de infiltraţii şi, în sfîrşit, în diversificarea modului de prezentare a producţiei, în funcţie de mărimea, fineţea şi culoarea cristalelor de sare.

Munca era aproape pretutindeni aceeaşi; întreţinerea canalelor, digurilor, bazinelor, a compartimentelor de evaporare nu diferă aproape deloc de la o ţară la alta. Recolta, strînsă cu ajutorul unor lungi greble de lemn (*le las*, în Guérande; *le rable*, în Poitou), este adunată în grămezi învelite în strat de argilă şi aşezate pe o suprafaţă plană, amenajată pe unul din diguri, sarea urmînd a fi depozitată în clădiri uscate (*salorges*). Aceste operaţii erau prin firea lucrurilor supuse intemperiilor; totuşi, dat fiind că aceleaşi probleme comportă soluţii asemănătoare, comparaţia – posibilă – pune în evidenţă, dincolo de echivalenţele termenilor, înrudirea de condiţie a celor ce se înhamă la acelaşi gen de trudă.

Într-adevăr, cei aici numiţi sărari, dincolo paludieri[1] efectuează, de-a lungul anului, aceleaşi munci, în condiţii de trai nu foarte diferite. Cu cîteva excepţii – în Poitou, de exemplu –, mîna de lucru pe salinele maritime era liberă; în cel mai rău caz, se întîlnesc rare menţionări ale unor şerbi dezrobiţi la Veneţia. Salinele sînt pămînturi noi, nedeşţelenite, iar cine spunea „pămînt nou" spunea „oameni liberi". În Evul Mediu, orice luptă împotriva naturii, ca şi împotriva omului, cere sau conferă libertate: putea fi altfel în cazul cuceririi pînzelor de apă, saline sau nu, de pe ţărmuri? Aceasta nu împiedică însă ca micile exploatări familiale de sare să pară a fi cunoscut, pe tot cuprinsul Europei, soarta comună care tindea să le integreze unui sistem concentrat.

Trei faze succesive se pot distinge în istoria europeană a sării, cu anumite decalaje locale. Fără a fi nevoie să ne întoarcem în timp pînă la aluziile lui Casiodor cu privire la exploatarea sării marine, demersul nostru pune în evidenţă o primă etapă domenială, situată aproximativ între secolele al IX-lea şi al XIII-lea. Că era de tip domenial este un fapt incontestabil, întrucît patriciatul veneţian îşi sporeşte avuţiile reţinînd, cu titlu de *mort-gage*[2], salinele foştilor proprietari îndatoraţi. Domenială, această primă fază ar putea fi, în opinia lui J. Le Goff, şi mai potrivit numită „monastică". Salinele constituiau mai cu seamă un element al domeniului abaţiilor foarte mari – beneficiare ale donaţiilor laice –, fie ele şi îndepărtate de

1. Din lat. *palud*, „mlaştină", „paludă".
2. În dreptul canonic medieval, pămînt sau imobil productiv pe care creditorul/seniorul îl reţinea drept garanţie, datornicul/vasalul continuînd să se bucure de uzufruct.

coaste. Enumerarea lor incompletă, deşi lungă, descrie un întreg spectru european, iniţiat în veacul al VII-lea cu [mănăstirea] Sfîntul Dimitrie la Tesalonic, prelungindu-se în Adriatica prin posesiunile patriarhului de Aquileia, ale episcopului de Torcello, ale mănăstirilor Santa Maria, la Murano, San Giorgio Maggiore, chiar la Veneţia ; la Commachio, abaţiile Bobbio şi Novalese ; la Cervia, bisericile din Ravenna, în special San Appolinare Nuovo. Circuitul continuă în Mediterana apuseană, cu salinele de la Hyères, Toulon, Marsilia, Berre şi, în Sardinia, cu cele de la Cagliari, aflate în mîinile călugărilor de la Saint-Honorat din Lérins şi de la Saint-Victor din Marsilia ; în sfîrşit, cu salinele din Languedoc aparţinînd abaţiilor Psalmodi, Aniane şi Lagrasse ; apoi, dincolo de Pirinei, întîlnim numele semnificativ al abaţiei Gerri de la Sal. Aceleaşi constatări sînt valabile pentru salinele de pe ţărmurile Atlanticului ; cele mai importante erau posesiuni ale mănăstirilor apropiate de coaste, ca Saint-Jean d'Angély şi Saint-Michel en L'Herm, în Saintonge şi Poitou, ori Saint-Sauveur din Redon, Saint-Gildas din Rhuys, Prières şi Sainte-Croix din Quimperlé, în Bretania ; dar şi aici, mănăstirile interioare, aflate la distanţă de malul oceanului, deţineau saline (Ronceray din Angers, Trinité din Vendôme). Acest fapt, justificat de însemnătatea sării în viaţa cotidiană, atestă strînsa legătură dintre continent şi limanurile sale marine, unde organizarea exploatării se încadrează în tiparele fiefurilor rurale. Consumul de sare se făcea aici în circuit închis, acoperind nevoile locuitorilor şi ale vitelor de pe domeniu, iar circulaţia produsului se efectua cu ajutorul aşa-numitelor „flote ale abaţiei".

O a doua fază s-a pregătit în secolul al XII-lea, apoi s-a dezvoltat începînd din al XIII-lea, în zona mediteraneană, poate după modelul instituţiilor bizantine şi arabe, mai întîi în oraşele italiene, în special la Veneţia. O dată cu primele-i avînturi, statul a avut tendinţa de a recupera în contul său venituri care îi scăpau în beneficiul particularilor. Produs de primă importanţă, sarea, cea marină îndeosebi, devenea miza puterilor care, prin instituirea gabelei (sărărit) – în Italia, la început, generalizată apoi în alte ţări în secolul al XIV-lea –, au făcut din ea una din componentele fiscalităţii publice.

Devenea ispititor să speculezi pe seama unui asemenea bun de consum. A treia fază a fost, prin urmare, una economică. Sărarii din sud şi-au mărit producţia de bună calitate şi la un cost mai mic decît sarea nordică, obţinută cu mari cheltuieli, prin fierbere. În ce-i

priveşte, neguţătorii care dispuneau de fonduri de rulaj au speculat în comerţ şi concesionări. Această fază a căpătat un caracter internaţional datorită itinerarelor maritime între Nord şi Sud. Trebuie să mai amintim oare de traseele străbătute, între Marea Baltică şi Portugalia, de navele hanseatice, al căror număr depăşea suta la mijlocul secolului al XV-lea, ori de activitatea cabotierelor bretone care distribuiau sarea în porturile Apusului?

Stînd la temelia unei Europe a negustorilor, sărarii de toate soiurile, fără a constitui un mediu omogen, reprezintă un gen de oameni şi tipuri de societăţi care îmbracă trăsături asemănătoare. Dintre acestea, sărăcia este cea mai izbitoare în rîndul celor ce exploatează salinele maritime, mai mult chiar decît în rîndul lucrătorilor la cazanele de fierbere din Nord. Sărăcia lor rezultă mai întîi din precaritatea unei munci supuse capriciilor meteorologice: cînd prea puţin soare, cînd veri ploioase, cînd furtuni devastatoare. Sărăcia mai înseamnă şi insuficienta retribuire a unei munci care cere vigilenţă constantă, adică o întreţinere permanentă a digurilor, canalelor şi bazinelor de evaporare pe întreaga durată a anului; pînă şi femeile sînt silite să ia parte la ea, şi nu toţi sărarii au avantajul de a fi în acelaşi timp şi agricultori. De altminteri, cîştigurile de pe urma salinelor sînt inegal împărţite între ei şi senior; astfel, la Noirmoutier, în secolul al XIV-lea, doar o treime din produsul vînzării le revenea sărarilor, faţă de două treimi vărsate abaţiei La Blanche; ce-i drept, în caz de nenorocire, de pildă în 1365, aceasta îşi ceda partea sărarilor, pentru a înlesni refacerea salinei. Chiar în secolul al XVIII-lea, sărarii din Séné, provincia Morbihan, lăsau canonicilor din Vannes trei sferturi din venitul de pe urma vînzării sării, nepăstrînd pentru ei înşişi decît un sfert. La rîndul ei, Veneţia a cunoscut, încă din secolul al XII-lea, închirierea pe bază de cens, care putea fi de la sine şi la nesfîrşit prelungită. În schimb, posesorii de saline realizau beneficii frumuşele atunci cînd puteau stoca sarea şi aştepta să-i urce preţul în perioadele de recoltă slabă; asemenea speculaţii nu prea erau însă la îndemîna umililor sărari şi aduceau profit, pînă în veacul al XIX-lea, în principal negustorilor, arendaşilor şi burghezilor de la oraş achizitori de saline.

Sărăcia sărarilor era vizibilă în viaţa lor de zi cu zi. În secolul al XII-lea, pe salinele veneţiene, concesiunile erau deja prea restrînse pentru subzistenţa unei familii. Pe salinele de pe ţărmul Atlanticului, fărîmiţarea s-a accentuat în secolul al XV-lea – în Bretania meridională,

de exemplu. Familiile sînt aici numeroase; habitatul – risipit în cătune. Aşezată la marginea salinei, casa sărarului întoarce spatele mării, ocupă un petic strîmt, pe un sol stîncos, izolată de clădirile de exploatare (magazie de unelte, depozite); e zidită din moloane şi spoită cu var, acoperită cu paie ori cu ardezie. Înfăţişarea rustică i s-a păstrat pînă în zilele noastre.

Condiţia sărarilor era, pe la mijlocul secolelor al XV-lea şi al XVI-lea, extrem de precară pe ţărmul Mediteranei şi al Atlanticului, de pildă în Poitou şi în Saintonge, fiindcă, în cazul primilor, jeluirile au fost aprinse, iar în al celorlalţi, a existat o revoltă făţişă. Doleanţele formulate în Poitou, la 1451, nu lasă nici o îndoială, în pofida exagerării inevitabile în asemenea situaţii. Sărarii, citim în ele, sînt „cei mai sărmani oameni din tot ţinutul împrejurător, trăind de pe o zi pe alta din mai nimic, cu povara familiilor, covîrşiţi de datorii faţă de senior [în cazul lor, două treimi din profit] şi faţă de negustorii de sare, la care şi-au ipotecat şi partea din recolta viitoare". Nu ne mai mirăm că, puţin mai tîrziu, sub Ludovic al XI-lea, un pamflet a pus această jelanie pe seama celor cărora li s-a spus „plugarii salinelor": „Sîntem siliţi să dăm gust mîncării cu sarea lacrimilor noastre"! În secolul următor, la 1548, mînia a răbufnit – înarmată, de astă dată – în Saintonge, împotriva încasatorilor de gabelă, „potop de oameni slabi şi hămesiţi care se năpusteau ca lăcustele asupra acelor provincii, sugeau vlaga poporului şi nu se trăgeau înapoi decît după ce-şi umpleau punga". În faţa acestei situaţii critice, regele Henric al II-lea a uşurat povara fiscală a acestor categorii de populaţie şi a adus un omagiu durităţii muncii sărarilor, precum şi rolului lor în siguranţa coastelor regatului: „noroade călite în trudă, care cunosc mareele, renghiurile, primejdiile şi urgiile mării, în stare să fie tot atît, ba chiar mai bătăioşi, mai temerari şi mai destoinici în luptă – şi pe mare, şi pe uscat – ca orice matroz". Această recunoaştere tardivă a utilităţii lor sociale nu a fost nici prima, nici singura. Cu moderaţie, ce-i drept, Biserica le permitea lucrul duminica, „spre a nu seca izvoarele de unde se trage apa dătătoare de sare", cum scria Henri de Gorkum pe la 1420-1430. Apa şi sarea: două elemente sacre, două componente ale riturilor de botez.

Ţărani, fără îndoială, cel puţin în parte, sărarii de pretutindeni exploatau marea, dar asigurau şi paza coastelor, ba chiar puteau, dacă se ivea prilejul sau prin recrutare, să se preschimbe în navigatori. Buni la toate, modeşti, adesea nevoiaşi: Europa le datora mult.

Lumile de pescari

Pînă la inventarea de curînd a tehnicilor conservării prin frig, sarea şi-a găsit cei mai străvechi clienţi printre pescari. Acest detaliu istoric aduce în mediul pescarilor un factor de unitate, dincolo de diferenţele de climă dintre locurile în care pescuiesc, de felul capturilor şi de organizarea sarcinilor. Chiar oamenii uscatului, în viziunea lor pripită asupra mediului marin, nu greşesc, ci doar simplifică peste măsură diversitatea societăţilor ce practică pescuitul. Pentru a înţelege dificultăţile întîmpinate astăzi în organizarea a ceea ce poartă numele de „Europa albastră", o recapitulare istorică dintr-o perspectivă geografică nu e lipsită de folos.

Topografia litorală, pe de o parte, condiţiile hidrologice marine, climatele, mijloacele tehnice (nave şi scule), pe de altă parte, sînt circumstanţele în care a avut loc, în fiecare regiune, evoluţia tipurilor de pescuit. Etapele progresive merg de la pescuitul la ţărm pînă la pescuitul costier la mică distanţă de litoral, la pescuitul în larg, de mai lungă durată, şi, în sfîrşit, la pescuitul oceanic, care necesită utilajul şi competenţa navigaţiei maritime.

Fiecare gen de pescuit comportă tehnicile sale specifice, modelează tipuri umane caracteristice, reclamă forme particulare de organizare socială.

Factorul timp, avînd şi el importanţa lui, a accelerat comunicaţiile, a facilitat schimburile tehnice, a deschis debuşeuri pentru produsele pescuitului, a prilejuit intervenţia capitalurilor, a permis acumularea unor averi şi i-a lăsat în condiţii umile pe cei mai puţin norocoşi sau mai puţin înzestraţi.

Pescuitul costier în Mediterana

Fiecare dintre cele două mari sectoare maritime ale Europei şi-a păstrat tradiţiile specifice de pescuit. Cu excepţia diferenţelor ce ţin de natura apelor mediteraneene şi a celor oceanice, compararea practicilor de pescuit pune în evidenţă asemănări şi opoziţii, camuflate adeseori de diferenţe de limbaj. Moştenirea antică s-a prelungit mult timp pe coastele mediteraneene. Arheologia a adus la lumină epavele unor mici vase de pescuit, a comentat sculpturi şi a găsit în depozitele

de cochilii confirmarea consumului de stridii, menţionat de Ausoniu. Literatura antică a consemnat pescuitul litoral şi costier, iar povestirile hagiografice au preluat ştafeta. Mozaicurile de la Ostia şi din Tunisia înfăţişează pescari la lucru şi neguţători oferindu-şi peştele pe tarabe. La rîndul lor, miniaturile din Evul Mediu timpuriu, figurînd în manuscrise greceşti ori latine, permit comentarii precise ; colecţia alcătuită de Christiane Villain-Gandossi este bogată în scene profane sau religioase (de exemplu, pescuirea minunată din Evanghelii) în care se recunosc forma ambarcaţiunilor, uneltele şi practicile pescăreşti : undiţe şi mai ales năvoade, mreje triunghiulare cu ochiuri fine pentru prinderea sardinelor şi hamsiilor, lampa sau făclia de pe vas slujind la momirea peştelui, pescuitul cu „buhai", cînd două bărci remorchează împreună o plasă în formă de sac mare – „orie" – care, asemenea unui năvod în urma traulerului, devasta un sector atît de întins încît a fost interzisă în Marsilia secolului al XV-lea.

Pe litoralul mediteranean, capcane fixe erau instalate în locurile de trecere a peştelui, în special în şenale (*roubines*, cum erau numite în sudul Franţei) : vintire mari (pînă la 100 de metri) închipuind o pîlnie şi ale căror compartimente compun un labirint din împletituri de nuiele ; mreje simple ori complicate, făcute din plase cilindrice ori conice, priponite cu un ţăruş – voloacele.

Buretele şi coralul

În apropierea ţărmurilor şi în anumite locuri prielnice, două tipuri de pescuit sînt tradiţii născute în Mediterana : pescuitul de corali şi cel al buretelui. Pe acesta din urmă, Europa îl exploatează în cîteva zone, în largul Turciei şi în apele greceşti, cu precădere în jurul Rodosului ; europenii se aprovizionează îndeosebi din Insulele Kerkennah, la Djerba, din Golful Sirtelor şi de pe coastele siriene. Pescuitul de corali se face pe coastele sarde, pe lîngă Alghero, şi între Neapole şi Sicilia. Depinzînd de condiţiile termice, cele două tipuri de pescuit se practică din primăvară pînă-n toamnă ; cerinţele lor tehnice sînt asemănătoare. Scufundătorii coboară goi la douăzeci şi cinci de braţe pentru burete, de pînă la zece ori pe zi, timp de circa trei minute ; în prezent, recurgerea la scafandri permite atingerea unei adîncimi de 70 de metri şi prelungirea duratei de scufundare. Utilajul este analog în ambele cazuri : un soi de dragă confecţionată dintr-o plasă în formă de sac [matiţă] cu ochiuri largi, montată pe un cadru

dreptunghiular, în cazul pungii pentru bureţi (*gangava*), şi în formă de cruce a Sfîntului Andrei, în cazul mărgeanului; tîrîtă pe fundul apei, este ridicată la bord cu un troliu. Barcelona, Livorno, Marsilia, Genova au controlat multă vreme aceste tipuri de pescuit, odinioară aducătoare de bani, cel puţin pentru armatori; centralizîndu-se, ele şi-au pierdut caracterul artizanal şi răspîndirea într-un mare număr de portuleţe, de pildă în Liguria, la Sestri Ponente, între altele.

Pescuitul costier în apele oceanice

În Bretania, potrivit lui Henri Touchard, pescuitul costier s-a adăugat celui practicat la ţărm abia în secolul al XIV-lea. Pînă atunci, teama de mare şi de piraţi îl descurajase pe om să se aventureze dincolo de linia unde pămîntul pierea din vedere. Şi, de altfel, la ce profit s-ar fi putut aştepta de la un pescuit prea îndepărtat pentru a aduce la mal şi a vinde proaspăt peştele, în lipsa, în acele timpuri de început, a unei tehnici eficiente de sărare? Nu era altă cale decît să rămîi un „pescar la malul mării", după o formulă de pe la 1300, din ţinutul Tréguier. Pe de altă parte, trebuia să te întorci o dată cu fluxul, pentru a nu risca să vezi cum ţi se strică merlanii, ţiparii-de-mare, scrumbiile albastre şi murenele prinse cu plasa ori cu undiţa în sezonul prielnic (din mai pînă în septembrie).

Pescarul de coastă era, pe deasupra, şi la cheremul exigenţelor seniorului cu privire la roadele pescuitului său, la fel ca şi pentru peticul de pămînt pe care-l cultiva în restul timpului. Trebuia să-şi ia un răgaz, care nu-i îngăduia să se îndepărteze pe mare dincolo de spaţiul corespunzător termenului de consumare a merindelor de o zi pe care era autorizat să le ia cu el. Aşa-numitul *ban*[1] seniorial fixa deschiderea şi durata campaniei de pescuit, precum şi calendarul lucrărilor rurale. Seniorul îşi lua partea lui. În plus, el deţinea locuri de uscare a peştelui, cum sînt *les esperqueries* din Golful Mont-Saint-Michel şi din Insulele Anglo-Normande, şi îşi rezerva, prin efectul însuşirii unei prerogative regale, carnea cetaceelor eşuate pe ţărmurile sale.

Fără a se aventura pe mare, locuitorii de pe malul Atlanticului şi al Mării Mînecii amenajaseră pe coastele joase, ca şi colegii lor

1. Dreptul absolut de a dispune al seniorului. Supuşii săi erau obligaţi, între altele, să-i folosească instalaţiile (moara, cuptoarele, teascul, taurul, zvîntătoriile de peşte etc.), în schimbul unor cote în bani sau în natură.

mediteraneeni, capcane din lemn sau din piatră: „ecluze" care să reţină peştii la reflux; în secolul al XVIII-lea mai puteau fi numărate aproape patru sute între Bayeux şi ostrovul Oleron.

Aceste exemple, culese din Franţa, îşi aveau echivalentele în Anglia şi în Ţările de Jos. Pretutindeni, timp de secole, pescuitul litoral a rămas o exploatare artizanală, locală; în cadrul seniorial tradiţional, răspîndirea lui îi conferea totuşi o importanţă europeană. Aceasta a devenit vizibilă atunci cînd pescuitul costier a început să aprovizioneze ţinuturile din interior, în special oraşele, încă din secolul al XIII-lea. Un început de comercializare i-a determinat, de exemplu, pe oamenii de afaceri italieni şi basci să ia în arendă uscătoriile de peşte din Léon şi Cornwall. În secolul al XIV-lea, unele centre asigurau redistribuirea peştelui. Astfel, Parisul era zilnic aprovizionat cu peşte proaspăt de chirigii cu animale de povară care porneau din porturile Mării Mînecii: ei erau *les chasse-marée*[1]. Această organizare era rezultatul unor transformări fundamentale: dezvoltarea pescuitului în larg şi a inovaţiilor tehnice de importanţă generală.

Domnia heringului şi a tonului

Pescuitul mediteranean al tonului roşu prilejuia mari aglomerări de bărci într-o ambianţă de sărbătoare, în care se dezlănţuiau instincte de violenţă. Fiecare barcă duce cel puţin patru bărbaţi înarmaţi cu furci, iar operaţia durează mai multe nopţi la rînd. Adesea, marsiliezii se întorceau acasă în fiecare seară. Sezonul depinde de migraţia bancurilor de toni din apele catalane şi provensale către cele ale Siciliei; pescuitul se întinde de la jumătatea lunii aprilie pînă la sărbătoarea catolică de Sfîntul Ioan (24 iunie). Unealta folosită este o plasă specială, de unde şi numele ei de „toneră" (*tonayra*), lungă de circa doi metri, care este „proptită", la zece braţe adîncime, într-o altă plasă destul de încăpătoare încît să formeze un fel de împrejmuire (*ceinche*). De la bord, pescarii harponează tonii care s-au prins în „ţarc". Îngrăditura din năvoade pentru prinderea tonului (*madrague*), utilizată încă din secolul al XIII-lea în Sicilia, este rezultatul

1. Cărăuşii de peşte.

transformării sus-numitei *ceinche* într-un vintir compartimentat în cămări, pe care peştele le străbate pînă la o plasă închisă cu ochiuri fine (*corpou*); atunci cînd aceasta s-a umplut, oamenii din patru bărci o ridică şi se dedau la un adevărat masacru: Joseph Vernet, în tabloul său care surprinde Golful Bandol, nu a exagerat sălbăticia scenei în care *la madrague* devine ceea ce Mistral avea să descrie mai tîrziu drept o „arenă însîngerată". Această „lucrare" cerea forţă şi o pricepere transmisă din generaţie în generaţie prin *rais*, al căror nume[1] e de ajuns spre a traduce obîrşia acestei tehnici.

Heringul îi dă replica tonului, dar cu o importanţă economică mai mare, întrucît, de la sfîrşitul secolului al XIV-lea, pescuitul heringului s-a extins din Marea Baltică şi din strîmtorile daneze la întreaga Mare a Nordului şi la cea a Mînecii. Mai mult, el şi-a lărgit consecinţele economice, sociale şi politice la întreaga Europă. Heringul a fost, pentru regiunile nordice, un fel de „simbol unificator al unei civilizaţii maritime".

Încă din Evul Mediu, pescuitul heringului a fost unul dintre cele mai specific europene tipuri de pescuit. Semantica termenului exprimă origini culturale tipic europene. O rădăcină greacă, *hals*, desemnînd sarea şi marea, latinizată sub formele *hales*, *alex*, *alecium*, de la care au provenit cuvintele francez, englez şi, respectiv, german: *hareng*, *herring*, *häring*. Migraţiile regulate ale varietăţilor acestor *clupidae* îi afectau pe toţi locuitorii de pe ţărmurile Mării Baltice, ale Mării Nordului şi ale Mării Mînecii, deci o parte notabilă a populaţiilor maritime ale Europei: pescuitul începe la sfîrşit de iunie în Insulele Shetland şi în Orcade, la mijlocul lui iulie în dreptul Scoţiei, spre sfîrşitul lui august în Doggerbank; se încheie în octombrie în dreptul portului Yarmouth, în noiembrie pe coasta flamandă şi spre Crăciun sau chiar de Intrarea lui Iisus în biserică (2 februarie), între Normandia de Sus şi Sussex. Prezenţa bancurilor de heringi dă prilejul unei întîlniri internaţionale; una dintre primele descrieri ale unei asemenea adunări a fost făcută în secolul al XIV-lea de către Philippe de Mézières, sfetnic al lui Carol al V-lea, la întoarcerea din călătoria sa în Prusia. Cartea lui, *Visul unui bătrîn pelerin*, prezintă astfel afluxul de pescari şi mulţimea peştelui în strîmtorile daneze:

1. Probabil „regi", în provensală.

> Între regatul Norvegiei şi cel al Danemarcei se află un braţ de mare îngust de tot, neavînd în lăţime decît cam o leghe sau două (...) În septembrie şi octombrie, heringul trece dintr-o mare într-alta prin strîmtoare în aşa mare număr încît te minunezi, căci trec atîţia în cele două luni (...) prin braţul acesta lung de cincisprezece leghe, că i-ai putea tăia cu spada (...) În fiecare an, corăbii şi veliere din toată Germania şi din Prusia se adună aici ca să încarce heringi (...) şi li s-a dus vestea că sînt patruzeci de mii de vase (...) Îmi pare de folos să pomenesc darul pe care Dumnezeu l-a făcut creştinătăţii : mulţimea heringilor prin care toată Germania, Franţa, Anglia şi multe alte ţări se îndestulează în postul Paştelui.

Norocul a vrut ca, în preajma anului 1400, inovaţiile tehnice să permită îmbunătăţirea conservării şi distribuirea la mare distanţă şi din belşug a unui aliment cu preţ accesibil, mai spune Mézières, pentru „sărmanii creştini care nu pot avea şi ei un peşte mare". Într-adevăr, cam acesta este momentul în care dezvoltarea producţiei şi a comerţului cu sare din Atlantic, precum şi perfecţionările aduse procedeelor de sărare au constituit o conjuncţie benefică pentru tot Occidentul. Fără a intra în amănunte, esenţialul l-a reprezentat la început practica unei prime sărări a capturilor chiar la bordul navelor ; aceasta presupunea o creştere a tonajului vaselor, pentru a putea fi îmbarcată cantitatea indispensabilă de sare, şi permitea o prezenţă mai îndelungată în locurile de pescuit, deci o pradă mai bogată. O parte din peşte, sărată la bord, putea fi expediată neîntîrziat spre marile oraşe relativ apropiate de portul de descărcare. Cealaltă parte, destinată unei destul de lungi conservări, era tratată după un procedeu atribuit zeelandezului Van Beukhelsz : peştii erau stivuiţi în butoiaşe, în straturi alternate de sare şi peşte, sau, după o înmuiere în saramură, desăraţi în apă dulce şi apoi afumaţi. Asemenea procedee permiteau expedieri la distanţă, cum erau, de exemplu, în secolul al XIV-lea, cele de pe ţărmurile Mării Mînecii sau din Flandra pînă la Avignon, pentru aprovizionarea Curiei papale.

Acest nivel de organizare şi de comercializare a fost ulterior perfecţionat ; totuşi, orientările adoptate atunci au fost păstrate. Pescuirile în larg, cum erau cele din Terra Nova, inaugurate în epoca marilor descoperiri geografice, s-au inspirat din modele anterioare de organizare, cărora le-au dat o mai mare amploare.

Pescuitul în larg

Inițiativele lui Cabot și ale negustorilor din Bristol vizînd Terra Nova au rezultat nu atît dintr-o explorare, cît dintr-o ramificare a pescuitului european. Schema este clasică. Excluşii de pe o piață intermediară merg să caute la sursă ceea ce-şi doresc: morunul, al cărui trafic era monopolizat de orașul Bergen. Noutatea a fost că Europa a anexat propriului său sistem de circulație și de aprovizionare o regiune foarte îndepărtată. Pieţele de morun provenit din Terra Nova devin regulate și masive în jurul anului 1540, iar activitatea lor s-a integrat întru totul în circuitele europene. Vedem apărînd obiceiul atlantic al unei circulații în triunghi. Avînd nevoie de sare în cantități mari, pentru a aduce în Europa roadele pescuitului lor, vasele ce pleacă spre Terra Nova se aprovizionează înaintea traversării. În loc să se împovăreze cu sare încă de la plecare, se duceau să o încarce la locul ultimei lor escale, pe salinele franceze sau portugheze. La întoarcere, unii urmau traseul aceleiași figuri geometrice și își descărcau, de pildă, la Marsilia tot peștele sau doar o parte din el.

Astfel, noile teritorii de pescuit au contribuit la simbioza maritimă a nordului și sudului Europei, ca și la asimilarea traficului transatlantic în viața maritimă europeană. Chiar dacă francezii au deținut un loc de cinste – uneori primul, între secolele al XVI-lea și al XVII-lea –, ei nu au fost singurii care au inclus Terra Nova în sistemul pescuitului european. În secolul al XVI-lea, circa cincizeci de porturi făceau același lucru și, către 1580, flota franceză angrenată în prinderea morunului depășea cinci sute de unități, față de două-trei sute de bastimente iberice, în principal basce și portugheze, și de numai vreo cincizeci englezești, căci acestea se îndreptau mai degrabă spre Islanda. Această repartiție s-a modificat în secolul al XVII-lea; la sfîrșitul celui de-al XVIII-lea, Europa cedase „americanilor" o parte a pescuitului în Terra Nova, care nu a mai fost pe de-a-ntregul o prelungire a zonelor de pescuit europene, cu excepția regiunii de *French Shore*, păstrată de Franța pînă la începutul secolului XX.

Pescuitorii de moruni nu erau singurii din largul mării. De la 1540, vînătorii de balene au devenit numeroși, obișnuiți cum erau cu practicile de vînătoare în care, de trei veacuri, își dovediseră

măiestria în Golful Gasconiei, bogat în cetacee. Bascii au urmat migraţiile atlantice ale mamiferelor şi şi-au transpus tehnica balenieră în Terra Nova, în Golful Sfîntul Laurenţiu şi pe coastele Labradorului; săpăturile recente din Red Bay au dat aici de urma uneia dintre instalaţiile şi a uneia dintre corăbiile lor. Scăderea capturilor la sfîrşitul secolului al XVI-lea i-a făcut să-şi mute activitatea mai la nord, în Groenlanda, Norvegia şi în Insulele Spitzbergen; o cooperare între Saint-Jean-de-Luz, Bayonne şi Le Havre, rodnică în secolele al XVII-lea şi al XVIII-lea, exista încă la mijlocul secolului al XIX-lea, în momentul naufragierii vasului *Winslow*, ce purta numele armatorului său franco-american. Vînătoarea de balene devenise internaţională, sustrăgîndu-se unei preeminenţe europene seculare.

Solidaritatea: valoare şi constrîngere împărtăşite

Două trăsături caracterizează ansamblul tipurilor de pescuit şi de pescari, în orice perioadă şi în toată Europa: interdependenţa activităţilor pescăreşti şi necesara solidaritate a oamenilor, perceptibile la toate nivelurile. Micile porturi de pescuit litoral erau inserate în cadrul senioriei rurale, ale cărei exigenţe fiscale şi competenţă juridică depăşesc linia de coastă şi hotarele litoralului temporar acoperit de flux. Pescarii sînt de multe ori şi agricultori şi nu scapă de latifundiari. Pescarul aparţine unei parohii funciare, de care este legat: acolo s-a născut, acolo a fost botezat şi tot acolo vrea să fie îngropat, dacă nu a fost înghiţit de „marea hulpavă"; această parohie este în general cea a părinţilor lui, cea în care consoarta îl aşteaptă la întoarcerea din larg, cea în care i s-au născut copiii. Legăturilor de comuniune familială li se adaugă cele de comuniune a muncii. De tînăr, pescarul a învăţat meseria pe vasul tatălui său sau al vreunui unchi, în tovărăşia verilor şi a prietenilor de joacă. Jacques Bernard a descris în chip remarcabil comuniunea la bordul navei, iar discursul său, alimentat cu informaţii din Bordeaux, se aplică tuturor celor trăitori pe ţărmurile golfului deschis de la promontoriul Finisterre pînă la Insula Ouessant şi pare valabil mult dincolo de ele. Exemplele nu lipsesc nici în Insulele Britanice, nici în ţinutul flamand, olandez, german, scandinav sau slav; de altfel, cu nuanţele de rigoare, ţărmurile mediteraneene oferă celule costiere la

fel de viguroase. Insulele, dată fiind poziţia lor geografică, au păstrat în mod deosebit acel tip de viaţă socială în care străinul nu este acceptat decît după o lungă perioadă de încercare. Ceea ce este adevărat din Portugalia pînă în Norvegia şi din Marea Baltică pînă în Irlanda se verifică în insulele cele mai aspre ale coastei franceze, de exemplu în Ouessant, „insula-santinelă" acolo unde Marea Mînecii se întîlneşte cu oceanul, şi în Insula Sein, unde bărbaţii, în 1940, au hotărît de la sine şi într-un glas să se alăture Angliei pentru a continua lupta. Unanim colective sînt, chiar în zilele noastre, şi hotărîrile pescarilor din Insula Houat, în largul Golfului Morbihan, cu privire la data începerii „sezonului" de pescuit şi la „meşteşug", altfel zis tehnica aleasă pentru un gen sau altul de pescuit în funcţie de „cum se arată" marea. Această voinţă de grup nu se poate confunda cu o tendinţă retrogradă. Iată trei asemenea exemple culese din Portugalia pînă în Islanda. La începutul secolului XX, pescarii din Povõa de Varzim, nu departe de Porto, au luptat pentru păstrarea tradiţiilor lor mutualiste locale, a căror origine datează din secolul al XIV-lea şi ale căror practici se înrudesc cu tradiţii nordice, scandinave şi celtice. La rîndul lor, pescarii irlandezi păstrează solidarităţi trainice, o convivialitate care se exprimă în sărbătorile de Sfîntul Ioan, prilej de a alege dintre ei – la Galway, de exemplu – un stăpîn şi şerifi pentru a le ocîrmui comunitatea. Toate acestea nu au însă un iz stătut. Pe promontoriul Bretaniei, micul port Conquet, cu un trecut prestigios, a fost complet înnoit în anii şaptezeci de către circa o sută de bărbaţi tineri, cu media de vîrstă de treizeci şi unu de ani, care voiau să arate că meşteşugul rămîne practicabil pe coaste, dacă se adaptează noilor condiţii: ei au renunţat, prin urmare, la langustă, pornind din nou în căutarea crabului pagur. Există aici o diferenţă între mediul mediteranean, unde individualismul se însoţeşte cu o zgomotoasă convivialitate, şi lumile pescarilor din vest sau din nord, cărora primejdiile oceanului le impun solidarităţi mai degrabă tăcute.

„Marele meşteşug", cum este numit pescuitul la mare distanţă – în Terra Nova, Islanda sau Spitzbergen, fără să uităm periplurile în Antarctica –, sporea exigenţele legate de solidaritate. Explicaţia stă în durata campaniilor, în distanţă, în riscurile mării şi ale muncii, în rigorile, inevitabile, poate, ale unei discipline de fier; aceste condiţii există din Spania şi Portugalia pînă în Norvegia, trecînd prin Franţa şi Insulele Britanice. O literatură generoasă ne permite să ne facem

o idee despre convieţuirea în spaţiu restrîns a celor ce pescuiau în Terra Nova: reciprocitatea serviciilor şi a ajutorului o echilibra pe cea a animozităţilor, dacă nu chiar a duşmăniilor, înăbuşite pînă cînd un incident minor le făcea să izbucnească violent. Expunerea la aceleaşi pericole nu îngăduie nici cea mai măruntă neglijenţă ce ar putea dăuna întregului echipaj sau chiar vasului: o nebăgare de seamă pe o lotcă, un gest neîndemînatic la ridicarea unei plase, rănirea involuntară a unui tovarăş, a cărui vindecare era împiedicată de condiţiile de igienă. Orice abatere de la o disciplină elementară atrăgea o pedeapsă, mai mult sau mai puţin dură, în funcţie de temperamentele naţionale; trebuie ca regulile să fi fost nemiloase, chiar şi pe bastimentele în care disciplina slăbise, pentru ca un condamnat de drept comun, fost pescar în Terra Nova, să-i arunce în faţă unui gardian de închisoare brutal: „Aici nu sîntem totuşi la pescuit în larg!".

Nevoia care făcea din solidaritate o constrîngere s-a manifestat foarte devreme – condiţiile băneşti jucînd şi ele rolul lor – în organizarea economică a echipamentului de pescuit şi a vînzării peştelui. Nicăieri micii pescari izolaţi, proprietari de barcă, nu s-au putut lipsi pe termen lung de concursul altora; cu excepţia cazului cînd exercitau în acelaşi timp o altă activitate, agricolă sau meşteşugărească, ei trebuiau să „rătăcească pe mare fără a munci altceva", precum locuitorii Insulei Bréhat, în 1429. Timp de secole, aceasta a fost şi soarta obişnuită a celor „săraci şi lipsiţi" din cartierele şi mahalalele locuite de simpli pescari în principalele porturi: Le Pollet, la Dieppe; La Chaume, la Sables-d'Olonne; Basse Ville, la Boulogne; Alfama, la Lisabona; în sfîrşit, acel cartier situat în jos de Turn, descris de Dickens, la Londra. Din ce în ce mai des, pescarul îşi administra barca – atunci cînd deţinea una – în coproprietate, iar ea îi era unicul capital. Mulţi însă îşi închiriau propriile braţe, netrăind decît din cota lor de pescuit. Tonajul ambarcaţiunilor a crescut, de la sfîrşitul Evului Mediu, în toată Europa, ca şi durata ieşirilor pe mare, consecinţa fiind creşterea riscurilor. Erau tot atîtea stimulente ale unei tendinţe cooperatiste, percepută încă de la sfîrşitul secolului al XII-lea şi din ce în ce mai manifestă o dată cu dezvoltarea pescuitului în larg şi a celui la mare distanţă.

Spiritul cooperatist adăuga coproprietăţii asupra navelor noi modalităţi de repartiţie a profiturilor de pe urma pescuitului. Baza îndeobşte acceptată era remunerarea la porţie, adică un lot determinat

de peşti afectat fiecărui tovarăş care-şi aducea plasele la mal. Funcţiile şi responsabilităţile intrau şi ele în calcul, de pildă în cazul patronului şi al *sturman*-ului căruia îi revenea cîrma vasului. Acestea erau principiile care organizau, în lumea Mării Nordului ori a Mînecii, solidaritatea între pescari. Termenul latinesc *socius*, care desemna părtaşii, şi cel de „însoţiri", definind legăturile care îi uneau, sînt expresia însăşi a regulilor de solidaritate practicate în rîndul pescarilor pînă aproape de epoca noastră.

Desfacerea peştelui neputînd fi asigurată chiar de pescari, zoriţi să pornească din nou pe mare, ei s-au asociat unor proprietari de vase care dispuneau de fonduri, de personal, de timp şi relaţii, în măsură să-i întîmpine la sosirea din larg, să le preia peştele, să ţină socoteala vînzării, să împartă cîştigurile şi, la nevoie, să le verse avansuri şi să le acorde împrumuturi. Sistemul este atestat la Dieppe, dar funcţionarea lui, extinsă cel puţin pînă în Olanda, este cu deosebire cunoscută la Wenduine, mic port flamand, în 1467. Dezvoltînd consecinţele serviciilor sale, proprietarul contribuie la echiparea vaselor ; asociindu-se îndeaproape exploatării, acesta îşi creşte partea de profit. El joacă rolul angrosistului de peşte marin. Dat fiind că proprietarii şi pescarii au nevoie de servicii reciproce, perenitatea sistemului, în pofida inegalităţilor, nu este de mirare. Contractul de administrare a unui vas de pescuit, presupunînd în special punerea în vînzare a peştelui, cu care Revoluţia franceză a înlocuit contractul de închiriere, avea să funcţioneze după reguli foarte apropiate de acesta, înainte de a face loc antreprizei moderne. Iar ca urmare a separării accentuate dintre muncă şi capital, o formă de solidaritate cu totul nouă – sindicatul – avea să se nască în lumea pescarilor, la începutul secolului XX.

Instinctul de solidaritate îmbrăca şi forme de sociabilitate ale căror aspecte se asemănau mult de la o ţară la alta. Fie ei pe tărîm francez, flamand, german, englez, scandinav, basc sau portughez, pescarii, cu încuviinţarea autorităţilor, s-au înzestrat cu organizaţii profesionale dublate de confrerii religioase. Ca şi în alte meserii, viaţa religioasă adăuga astfel solidarităţilor de tip profan consfinţirea unui soi de mutualism spiritual. Gesturilor de întrajutorare materială li se adăugau operele de binefacere în favoarea pescarilor vîrstnici, săraci şi bolnavi, şi, mai des, văduvelor şi orfanilor celor „pieriţi în mare".

În sfîrşit, analizînd mediile pescăreşti pe plan european, se pune o întrebare. De la o ţară la alta, pescarii nu puteau să ignore existenţa

unor grupuri asemănătoare cu ale lor. Desigur, nu trebuie să acordăm instinctului de solidaritate o extensie absolută, pe care nu a cunoscut-o niciodată. Istoria a reţinut, într-adevăr, violenţele de ambele părţi ale pescarilor normanzi şi basci, la sfîrşitul secolului al XIII-lea şi la începutul Războiului de o Sută de Ani, după cum şi repetatele ciocniri dintre pescarii bretoni, englezi şi flamanzi de-a lungul aceluiaşi război. Nu am putea număra şiretlicurile reciproce, vasele atacate, plasele rupte înadins sau pierderile de vieţi omeneşti. De altminteri, îndeletnicirea de corsar a fost, în Mediterana, ca şi în nord-vest, în bună parte apanajul pescarilor, care obţineau astfel un plus de venituri.

Totuşi, dacă s-a putut întrebuinţa expresia de „comunitate internaţională a heringului", anumite detalii ar contribui la justificarea extinderii acestei formule la diverse medii ale pescuitului. Marea Nordului era un spaţiu ai cărui riverani împărtăşeau prea multe interese asemănătoare pentru a sta în permanenţă cu pumnalele afară din teacă.

Pe lîngă incidente dramatice în cele mai grave momente ale Războiului de o Sută de Ani şi ale conflictelor din secolele XVII-XVIII, se remarcă o grijă reală de a proteja o serie de interese strîns întrepătrunse. Războiul total este un rod postum şi amar al speculaţiilor din „Secolul Luminilor" şi al mitului progresului omenirii. Războiul de o Sută de Ani a fost presărat cu perioade de armistiţiu numite „pentru pescuit", care le permiteau năvodarilor să-şi exercite activitatea mulţumită unor permise de liberă-trecere destul de generos acordate. Ducele de Bretania, prin instituirea unui regim de *brefs*, şi ducele de Burgundia, prin organizarea escortării pentru vasele pescăreşti (1471), răspundeau aşteptării şi nevoilor pescarilor. Aceste conştientizări ale problemelor sînt lămurite de cîteva texte. Astfel, în secolul al XVIII-lea (1747), stările generale din Provinciile Unite au luat o decizie care autoriza „pescarii francezi să-şi continue pescuitul pe coastele Angliei", hotărîre în schimbul căreia regele Franţei „interzice sub orice motiv hărţuirea bastimentelor [neerlandeze] folosite la pescuit".

În încheiere, să-i dăm cuvîntul lui Froissart, care constata în secolul al XIV-lea:

> Aceşti pescari pe mare, orice război ar fi între Franţa şi Anglia, niciodată nu şi-au făcut rău unii altora; ci sînt prieteni şi se ajută

unul cu altul, la nevoie ; pe mare, îşi vînd şi cumpără între ei peştii, dacă unora le prisosesc, iar alţii le duc lipsa ; căci dacă s-ar încăiera, nu ar mai fi rost de peşte.

Am putea lăsa această formulare spre meditaţie tuturor celor care, în vremea noastră, se confruntă, în Europa, cu problemele generate de pescuit. Froissart ! O referinţă pentru studierea, dacă nu pentru rezolvarea problemei „cotelor" de pescuit ? E voie întotdeauna să visezi.

Capitolul al VIII-lea

Obştea europeană a oamenilor mării

Cine sînt ei ?

De la sărari la pescari, de coastă mai întîi, de larg mai apoi, s-a stabilit o gradaţie în funcţie de profunzimea şi de constanţa relaţiei lor cu marea. Sărarul este încă, în multe privinţe, un ţăran, unul care exploatează ţărmul. Pescarul, în ce-l priveşte, trăieşte pe mare şi de pe urma mării, dar în raport direct cu distanţa care îl desparte de locurile de pescuit ce-i sînt familiare, tot aşa cum un ogor îi este familiar agricultorului. Cu cît se aventurează mai departe, cu atît marea devine mai dominantă, dacă nu dominatoare. Nemulţumită să fie doar un loc de muncă, ea pune deplină stăpînire pe bărbaţii, femeile, copiii care trăiesc pe seama ei ; le modelează viaţa, mentalitatea, gesturile ; este o matriţă, un tipar cultural. Marea produce „oameni ai mării", adică indivizi – mai bine zis, grupuri – care trăiesc din, prin şi pentru ea.

Anticii – altfel spus, latinii – îi numeau *maritimi*, termen plural, pentru că se aplică unor grupuri sociale. Europa a urmat exemplul, iar limbile ei au inventat cuvinte sau locuţiuni exprimînd aceeaşi noţiune : *gens de mer*, în franceză ; *genti di mare*, în italiană ; *gente de mar*, în spaniolă ; *seamen*, în engleză ; *Seeleute*, în germană.

O analiză a relaţiei din trioul om-mare-corabie a scos la iveală individualizarea funcţiilor profesionale specializate. De unde uzitarea singularului, mai întîi în latină (*marinarius*, *navigans*, *navigator*, *nauta*), apoi, în diverse limbi, bunăoară în franceză, prin termeni precum *marinier* şi derivatele lui (*marinel*, *maronier*, *maréant*), *navigateur* şi *nautonier*. Acoperind acest ansamblu, *ars maris*, arta navigaţiei, marinăria, a desemnat cunoaşterea meşteşugului mării.

În extinderea ei, terminologia a diversificat denumirea specialităţilor tehnice şi a nivelurilor ierarhice. Limbile deosebesc funcţiile

de comandant (jupîn), miciman, căpitan, aspirant, ucenic, şi pe cele de mus, pilot, *sturman*, şef de echipaj, vistier, condicar; de asemenea, termeni care corespund unor activităţi precise referitoare la cîrmire (după *gubernator*, *sturman* şi *locman*, cîrmaci şi pilot), la vîslit (moştenirea antică lăsase *remigatores*, *vogatores*, lopătari). Pe uscat, evantaiul a inclus personalul de şantier: cherestegii, călăfătuitori, dulgheri, frînghieri, fierari etc.

Servitutea faţă de mare se întinde şi asupra celor ce le stau în preajmă, începînd cu familia lor. Băieţandrii se îmbarcau foarte devreme ca muşi, fiindcă marea le era primul şi unicul orizont. Să îndrăznim a spune că adulmecau aerul mării încă de la naştere şi că sarea le era pe buze o dată cu laptele mamei? Căci şi ele, femeile, aparţin mediului de oameni ai mării. Sînt supuse imprevizibilului ei, îndeosebi singurătăţii şi aşteptării: solitudine conjugală în timpul absenţelor soţului, cu toate anxietăţile, angoasele şi, uneori, geloziile implicite; solitudine în responsabilitatea educării copiilor, care pot fi numeroşi, în funcţie de ritmul întoarcerilor paterne. Solitudine fizică şi solitudine a inimii – toate literaturile le-au descris. Dar şi femeia lucrează pentru mare: pescuitul la ţărm, întreţinerea năvoadelor, velelor şi cordajelor; prelucrarea peştelui, vînzarea lui, de asemenea, nu au aşteptat industrializarea pescuitului modern, căci, încă de la sfîrşitul Evului Mediu, femei, de multe ori văduve, şi-au asumat conducerea unor afaceri. În toate limbile, substantive şi adjective, nu întotdeauna măgulitoare, desemnează aceşti oameni ai mării la feminin.

Un anume masochism ar putea contesta o asemenea lărgire a noţiunii de oameni ai mării, refuzînd să includă în sfera ei pe cei ce nu se îmbarcă: cei care, pe uscat, botează, instruiesc, cunună, doftoricesc sau îngroapă navigatorii, adică dascălii de şcoală, medicii şi preoţii. Aceştia le împărtăşesc totuşi viaţa şi sentimentele. Să recunoaştem că o distincţie se impune între ansamblul populaţiilor care trăiesc depinzînd de mare şi grupul restrîns al navigatorilor. Primul caz implică o nuanţă socială, psihologică şi etică; al doilea, un aspect profesional şi tehnic, economic sau militar.

Definiţia mediului pe care îl alcătuiesc oamenii mării comportă alte două dimensiuni, una istorică, alta geografică, strîns imbricate. Cînd Carol cel Mare a cerut, la începutul secolului al IX-lea, înrolarea de *maritimi* împotriva vikingilor, el viza locuitorii regiunilor costiere, „apropiate de mare" sau „marine", înaintînd pînă la circa

25 de kilometri în interiorul uscatului. Or, această zonă litorală a fost, mai tîrziu, redefinită pentru delimitarea serviciului de strajă. În Anglia, *Act for the Mayntenance of the Navy*, din 1540, după ce exprimă grija de a „da mulţi maiştri, matrozi şi oameni de mare instruiţi în arta şi ştiinţa navigaţiei", adaugă această importantă observaţie:

> Ei, nevestele şi copiii lor îşi cîştigă cele ale gurii de pe urma mării şi sînt deopotrivă reazemul cetăţilor, tîrgurilor, satelor, ca şi al porturilor şi limanurilor de pe coastă; brutarii, berarii, măcelarii, făurarii, frînghierii, marangozii, croitorii, cizmarii şi alţi vivandieri şi meşteri locuind în vecinătatea ziselor ţărmuri îşi trag din acelaşi izvor mare parte din trai.

Paleta era largă. Nici celelalte state nu o concepeau altfel în Peninsula Iberică, în Ţările de Jos, îndeosebi la Veneţia, în Suedia, sub Gustav Adolf, sau în regatul Franţei. În timpul lui Richelieu, mai tîrziu sub Ludovic al XVI-lea şi apoi sub Restauraţie, ansamblul populaţiilor costiere a fost considerat, la fel ca în Anglia, drept mediul în care cresc şi se formează marinarii. Codul Michau, promulgat în timpul lui Ludovic al XIII-lea (1629), se aplică tuturor oamenilor care practică „meseria mării". Monumentala *Hidrografie* a iezuitului Georges Fournier, publicată în 1643, reeditată în 1667, retipărită în 1973, întemeiază valoarea navigatorilor pe „experienţă, mai presus de stirpe", iar Richelieu însuşi i-a dat comandorului Porţii, care servea în Mediterana, această instrucţiune: „Doresc mai degrabă marinari vînjoşi şi dîrji, crescuţi în apa mării şi în luptă, decît cavaleri cu cîrlionţi, căci ei slujesc mai bine Regelui". Acestui mediu al celor mai buni mateloţi, Colbert i-a dat ce i se cuvenea; instituirea sistemului „claselor"[1] a avut drept scop să includă „toţi oamenii vrednici a sluji în Marină" şi să-i păstreze aici. Un soi de serviciu social precoce a extins asupra soţiilor „înscrişilor" maritimi beneficiul prestaţiilor sale. Ordonanţa Marinei din 1681 şi comentariul ei ulterior, introdus de Valin, concep noţiunea de oameni ai mării într-un mod generos. Acest popor este „de preţ", scria la rîndul său Sartine, ministru al Marinei lui Ludovic al XVI-lea.

1. Mai bine zis, al contingentelor. Sistem de folosire prin rotaţie a mateloţilor în marina regală. A înlocuit vechea practică a înrolării forţate şi pe termen lung.

Revoluţia franceză s-a ferit, în pofida tuturor distrugerilor ei, să renunţe la asemenea învăţăminte, iar într-un memoriu alcătuit în 1794-1795 se află exprimată cu o claritate şi o vigoare excepţionale importanţa mediului în care se nasc şi se formează oamenii mării: „E nevoie de bărbaţi născuţi în oraşele de la mare; trebuie să respire din vreme aerul ei, să se hîrjonească, într-un fel, cu elementul marin încă din leagăn... Un om născut pe malurile mării face pe puţin cît doi...".

Între ei, mai curînd similitudini decît diferenţe

Timpul atenuează diferenţele geografice, fără a altera diversităţile profesionale. Desigur, în ciuda unei comunicări crescînde între sectoarele maritime, Mediterana şi oceanul în special, contrastele persistă între „Ponant" şi „Levant". Totuşi, la toate nivelurile tagmei maritime, exigenţele vieţii strîns legate de mare au generat reacţii paralele, dacă nu identice.

Pe uscat, habitatul pescarilor din Catalonia, Ţara Bascilor, Bretania, Olanda, al celor de pe ţărmurile flamande şi daneze sau din fiordurile norvegiene oferă moduri de organizare analoage. Ce deosebiri esenţiale, în afară de exuberanţă sau o anumită rezervă, există între locantele marinăreşti din Genova, Marsilia, Barcelona şi Lisabona, de o parte, şi cele din Bordeaux, Nantes, Londra, Anvers, Rotterdam şi Hamburg, de cealaltă?

La bord, viaţa cotidiană este condiţionată de raportul dintre spaţiul disponibil şi numărul de oameni chemaţi să-şi petreacă aici zile, luni, ani. Dacă doar cîţiva oameni, legaţi printr-o relaţie de rudenie, de concetăţenie sau de prietenie, sînt de ajuns pentru a echipa un vas de pescuit costier, nu la fel se întîmplă la pescuitul în larg, în comerţul internaţional – mai ales sub formele sale exotice, precum negoţul de negri, unde flancarea cu oameni a sclavilor aproape că dubla personalul –, după cum nici în expediţiile de corsari, care cereau unul sau două echipaje de captură, şi nici, în fine, pe vasele de război, al căror efectiv strict militar se adăuga celui navigant.

Aceste condiţii de viaţă nu se exprimă numai în cifre. Teoretic, aşa cum unui apartament i se stabileşte capacitatea de ocupare prin numărul de metri pătraţi, tot aşa se poate estima, pornind de la numărul tonelor ce pot fi găzduite la bord (în unităţi de greutate sau

de volum) corespunzătoare unui om îmbarcat, cît loc îi revine fiecăruia. Încercarea a fost făcută pentru Veneţia medievală ; capacitatea de transport pare să treacă de la o treime de tonă la o tonă între mijlocul secolului al XIII-lea şi cel al secolului al XIV-lea. Potrivit lui F.C. Lane, progresele tehnice de la sfîrşitul Evului Mediu (greement cu vele pătrate, cîrmă axială) ar fi permis o economie de personal navigant, dacă pirateria nu ar fi anulat acest avantaj, silind vasele să îmbarce şi combatanţi.

Această tendinţă a însoţit evoluţia tehnică, condiţiile economice şi circumstanţele generale, în nord, ca şi în sud, pînă la sfîrşitul navigaţiei cu pînze. O estimare a gradului de ocupare a corăbiilor ca material şi oameni nu este posibilă decît cu o documentaţie numerică suficientă. Echivalenţa tonei metrice cu un *last*[1] nordic şi cu două *botte** mediteraneene permite o abordare ; date mai precise apar însă o dată cu sfîrşitul secolului al XVII-lea. Pentru Franţa, Ordonanţa Marinei din 1681 oferă o evaluare a tonei la 979 kg şi la 1,44 m^3. Astfel, raportul tonaj/om, în cazul a trei destinaţii (Terra Nova, Antile, Africa), s-a ridicat de la 3,9 la 7,3, de la 4,8 la 10,5 şi, respectiv, de la 4,1 la 7,9. Economia de mînă de lucru este evidentă, dar presupune o utilizare raţională şi postulează o creştere a tonajelor, înlesnită de progresele tehnice.

Apoi, ne putem întreba dacă mărirea raportului om/tonaj pe corăbiile mari nu favorizează folosirea maximă a capacităţii de încărcare în detrimentul locului afectat echipajelor. Traiul în comun este una din încercările vieţii la bord, mai ales atunci cînd se prelungeşte. Oamenii din Nord şi cei din Sud le-au resimţit în mod inegal, dată fiind deosebirea habitudinilor sociale şi a culturilor lor. Exuberanţa mediteraneană contrastează cu rezerva de multe ori taciturnă a nordicilor, dar răbufnirea poate fi la fel de rapidă şi de violentă la toţi. Să pătrundem pentru o clipă sub punţile vasului. În timp ce statul major şi ofiţerimea se bucură de oarecare confort în secolele al XVII-lea şi al XVIII-lea, la prova corăbiilor regelui sau ale marilor companii, echipajele se mulţumesc, spre pupa, cu încăperi prost aerisite, urît mirositoare şi gălăgioase ; dormitul pe rînd, în ritmul carturilor, în aceleaşi „paturi", este o performanţă pe care

1. 1 last echivala cu circa 2 tone.

* Termenul, cu forme identice în franceză (butoi folosit ca unitate de măsură) şi italiană, provine din latina tîrzie.

o explică numai oboseala, aerul de mare şi tinereţea. Galerienii nu se mişcau de pe priciul lor ; acolo dormeau, mîncau şi îşi satisfăceau şi celelalte nevoi.

Calitatea alimentaţiei se caracterizează prin adaptarea la resursele locale şi printr-un număr suficient de calorii. Pe corăbiile mediteraneene medievale şi pe vasele din secolele moderne, varietatea meniurilor le este necunoscută echipajelor şi, uneori, chiar statelor majore. Marinele europene au cunoscut destul de timpuriu o ierarhie a mai multor „mese" (pînă la patru, pe corăbiile veneţiene), corespunzătoare celei a funcţiilor şi a gradelor. Carnea pare mai frecventă în Mediterana decît pe vasele din Nord, la care predomină heringul şi morunul. Sărăturile constituie întotdeauna baza hranei, împreună cu galeta, atît de uscată, încît trebuia înmuiată în apă, vin, în bere sau fiertură. Asupra alimentaţiei galerienilor mai bine să nu insistăm, cu toate că, în cazul lor, grija pentru randament a dus la menţinerea unui minim nivel nutritiv. A existat, dacă se poate spune aşa, o „Europă a caloriilor" : în secolul al XIV-lea, 3.920 de calorii pe zi pe corăbiile veneţiene, o idee mai multe (4.000) pe vasele suedeze, dar cu mult mai numeroase (6.500, datorită berii) pe marile nave olandeze, în secolul al XVIII-lea. În schimb, minimumul caracteriza marina rusă care, foarte sobră, se mulţumea cu circa 3.000 de calorii. Celelalte regimuri – francez, englez, iberic – se păstrau între aceste extreme. Aşadar, marinarul european sfrijit şi nemîncat ar fi o legendă, chiar dacă el pare permanent însetat : aerul salin îl deshidratează.

Calitatea aerului nu putea totuşi compensa deficienţele de igienă, care au bîntuit frecvent, pînă în secolul XX. Numai grijă pentru curăţenie nu erau neschimbatul hainelor, greu de uscat, vermina trupului şi a mediului înconjurător, întreţinută de calda jilăveală de pe fundul vasului, unde persistă umiditatea „cloacei nautice", boli uşoare degenerînd în răni purulente, oftalmie şi tuberculoză pulmonară. Pe lîngă păduchi şi purici, şobolanii erau tovarăşii marinarului, pînă în clipa în care vreo spărtură în vas îi silea să fugă şi să-şi caute refugiu, ca şi oamenii, pe orice capăt de scîndură. Un asemenea mediu întreţinea o morbiditate permanentă, în special în timpul călătoriilor lungi. Atunci, scorbutul, urmare a unei avitaminoze, făcea ravagii mergînd pînă la a neutraliza toată activitatea şi a sorti eşecului chiar cele mai mari corăbii ; bîntuit pînă în secolul al XVIII-lea, cînd au fost descoperite virtuţile antiscorbutice ale lămîiei. Servicii medicale demne de acest nume – cu adevărat eficace – n-au avut marinele

europene decît începînd din acest secol. Pentru a rezista atîtor agresiuni, era nevoie de o sănătate solidă, călită din adolescenţă.

O disciplină strictă contribuia la oţelirea firilor şi a caracterelor. Duritatea acesteia pe galere a rămas proverbială, astfel încît, de parcă mai era nevoie, legenda a exagerat-o şi ea ; în Mediterana, ca şi în Baltica, pe galerele anacronice ale Suediei şi ale Rusiei din secolul al XVIII-lea, lipsa de cruţare faţă de mîna de lucru era păgubitoare pentru prestaţie. În acelaşi timp, compasiunea se exercita uneori cu mai multă omenie ; dominicanul german Felix Faber era uimit, în secolul al XV-lea, de pasivitatea vîslaşilor copleşiţi de lovituri la bordul galerei veneţiene care îl ducea în Ţara Sfîntă. Oricine cunoaşte iniţiativele caritabile ale Sfîntului Vincent de Paul, la Toulon, în secolul al XVII-lea. Fără a atinge o violenţă constantă, asprimea raporturilor dintre oameni o egala pe cea a stihiilor. Un personaj a devenit, din acest punct de vedere, legendar, aşa-numitul *boss* sau *bosco*, şef de echipaj, interpret al ordinelor micimanului, zis şi paşă ; dar, fără rigoare cu nişte echipaje ele înseşi necioplite, ce s-ar fi ales de disciplină, indispensabilă pe o mare şi ea fără cruţare ?

Aceleaşi pericole, aceeaşi nevoie de siguranţă

Furtunile din senin ale Mediteranei nu sînt mai puţin primejdioase decît învolburările oceanului. Ceţurile din Bosfor, Gibraltar şi din Insulele Berlengas, în largul Portugaliei, sau cele din razurile bretone, de pe bancurile de nisip ale Flandrei şi din strîmtorile daneze provoacă riscuri de eşuare pe ţărmuri, de derivă spre stînci şi de coliziuni. În comparaţie cu aceste catastrofe, prăbuşirea arboradelor peste punţi sau în valuri pare floare la ureche printre nişte primejdii pe care un om de uscat nici nu le poate cuprinde cu mintea. Bogată în contraste, marea este celebrată, pe bună dreptate, ca sursă de viaţă şi de hrană : i s-a spus „plasmă a Europei". Dar la fel de justificat i s-a zis şi „spaţiu al morţii".

Securitatea, problemă pe care o ridică toate mările, a dobîndit în Europa o importanţă deosebită o dată cu intensificarea navigaţiei. Atenţia specială care i-a fost acordată a dus la rezultate remarcabile, cu preţul, ce-i drept, unor experienţe tragice şi al unor pierderi materiale şi umane grave. Toate popoarele Europei şi-au adus contribuţia, cu inegală intensitate, însă o egală tensiune a permis, de-a

lungul secolelor, împărtăşirea aceloraşi rezultate. Progrese tehnice, juridice, sociale şi morale – este util să le amintim convergenţa. Pe plan tehnic, cercetările în domeniul construcţiilor navale au condus la elaborarea velierului cu trei catarge, caracteristic navigaţiei europene. Cum nu ajunge să dispui de un vas bun, marinarii din Nord şi cei din Sud au cooperat, unii aducîndu-şi cunoştinţele experimentale şi intuiţiile empirice de marinari desăvîrşiţi, ceilalţi, calculele lor astronomice şi folosirea hărţii nautice.

Căutarea siguranţei a suscitat iniţiativa convoaielor şi a escortelor armate, a dezvoltat practica pilotajului pe mare şi a manevrelor de estuar. Inspiraţi, o dată în plus, de exemplul roman, europenii şi-au marcat ţărmurile cu repere luminoase a căror înmulţire, o dată cu sfîrşitul secolului al XVII-lea, se datorează soluţionării unor probleme de arhitectură, de rezistenţă a materialelor, de surse de energie şi aspecte optice ridicate de construcţia de faruri. Vom vedea că dispunerea lor, uneori concentrată, oferă, în anumite sectoare ale coastelor europene, o priveliştе care se aseamănă unui balcon în zi de sărbătoare şi care ajută la diminuarea numărului de accidente maritime.

Încercarea de a preveni sinistrele a generat dezvoltarea asigurărilor maritime. Iniţiativa cea mai fecundă a venit din Mediterana. Existaseră precedente antice, însă accelerarea comerţului maritim a stimulat ingeniozitatea negutătorilor, la Florenţa îndeosebi. Federigo Melis a descoperit precocitatea lor în practica, în secolul al XIV-lea, asigurării cu primă, a cărei varianţă reflectă intensitatea, diferită în funcţie de zone şi momente, a riscurilor naturale sau provocate de om (război, piraterie). Obiceiul a ajuns în porturile oceanice, apoi în cele din Nord. Negutătorii castilieni, în special cei din Burgos şi Bilbao, au preluat ştafeta şi au răspîndit pînă la Anvers, în secolul al XVI-lea, un cod de uzanţe internaţionale. La rîndul lor, hanseaţii au substituit aceste practici unor cutume mai puţin rafinate, cum ar fi împrumutul cu grad mare de risc, de care rămîneau ataşaţi prin prudenţa şi deprinderile lor.

Cîteva episoade ilustrează transmiterea preocupărilor în materie de securitate, în special din punct de vedere tehnic. Iată aici două dintre ele, geografic diferite şi psihologic contrastante. Unul, cunoscut deja, este povestea navei *Pierre* din La Rochelle, a cărei cocă a fost refăcută şi utilizată de autorităţile municipale din Gdansk, pentru a servi ca model, în a doua jumătate a secolului al XV-lea. Celălalt

este un text veneţian de la începutul secolului al XVIII-lea, care formulează un elogiu, paradoxal prin descurajarea lui, la adresa corăbiilor din Nord: „Cu apusenii", spune el, „nu se poate concura nici în îndemînare, nici ca profit, şi cu atît mai puţin în siguranţa corăbiilor".

Cum insecuritatea se mai datora şi răutăţii omeneşti, a trebuit să treacă timp pînă cînd iniţiativele caritabile să zguduie conştiinţele şi să organizeze ajutorarea naufragiaţilor. Ar fi nedrept să generalizăm judecata peiorativă cu privire la atitudinea „naufragiatorilor". Populaţii a căror insularitate le permitea să scape de represiunea judiciară au atras corăbiile aflate în primejdie, prin lumini sau semnale mincinoase, spre stîncile ascunse ale promontoriilor Europei. Un alt tip de răutate mima intervenţia salvatoare dezinteresată, pentru ca apoi să fie plătită, şi încă scump, de către „beneficiari", despuiaţi de tot avutul şi reţinuţi pînă la plata unei răscumpărări: păţania lui Jacques Cœur, în golful Calvi, în 1432, este un asemenea exemplu. În schimb, nu ar trebui să-i asimilăm naufragiatorilor pe cei care, în zilele noastre, în Ouessant, au recuperat o încărcătură de espadrile din Extremul Orient, smulsă de hulă transportatorului ei deviat spre vîrfurile submarine.

Datoria de a acorda ajutor persoanelor aflate în pericol nu a trecut din planul moral în cel instituţional decît într-o epocă recentă. Spiritul de întrajutorare a suscitat, începînd cu sfîrşitul secolului al XVIII-lea, înfiinţarea unor organisme de salvare pe mare. Această orientare a rezultat din inspiraţia creştină tradiţională şi din spiritul „Luminilor"; ea a fost stimulată de dubla influenţă a războaielor şi a naufragiilor al căror număr creştea pe măsura intensificării circulaţiei. În epoca noastră, transhumanţa estivală a turiştilor aduce în fiecare an pe coaste milioane de utilizatori neexprimentaţi, a căror inconştienţă provoacă o sumedenie de accidente.

Primele fundaţii au apărut pe ţărmurile unde frecvenţa şi gravitatea dezastrelor le vădeau necesitatea. Să reţinem, cu titlu de exemple, unele naufragii în Marea Irlandei, la sfîrşitul secolului al XVIII-lea, altele pe coastele Danemarcei şi Olandei (1811, 1824), precum şi cele, mai celebre, ale vaselor *La Méduse* şi mai ales *La Sémillante*, primul pe coastele marocane, în 1816, celălalt, în 1855, la intrarea în strîmtoarea Bonifacio, antrenînd moartea cîtorva sute de soldaţi în drum spre Crimeea. Europa întreagă a fost înfiorată, iar acestui fior i-a corespuns cel care a creat Crucea Roşie Internaţională.

Alcătuirea britanicelor *Wreck Charts* şi a hărţilor franceze ale naufragiilor a permis stabilirea locurilor de amplasare a staţiilor de salvare.

Instituţii au fost fondate simultan în Insulele Britanice şi în Franţa înainte de 1800, prin iniţiativele lui Sir William Hillary şi ale lui M. de Bernières (1775, la Le Havre). Cîteva date atestă extinderea fundaţiilor: Irlanda (către 1800), Olanda (1824), Belgia (1838), Danemarca (1844) etc. Organizaţiile cele mai puternice şi-au făcut începuturile în Franţa şi în Anglia. *La Société Humaine des Naufragés* (Le Havre, 1825) a fost înlocuită de *Société Centrale des Naufragés* şi *Société des Hospitaliers-Sauveteurs Bretons* (HSB), fuzionate în 1967 în actuala *Société Nationale de Sauvetage en Mer* (SNSM). *The Royal National Lifeboat Institution* datează din 1849, *Deutsche Gesellschaft zur Rattung Schiffbruchier*, din 1865; au urmat: *Instituto de Soccoros a Naufragos* (Lisabona, 1892) şi *La Sociedad Española de Salvamento de Naufragos*.

Unanimitatea eforturilor nu poate fi negată. Nici formula lor; ea constă în echiparea cu vase de salvare, nescufundabile şi rapide, repartizate între punctele cele mai sensibile şi deservite de salvamari voluntari pretutindeni acolo unde predomină iniţiativa privată. Este în special cazul societăţilor germană, engleză, franceză, norvegiană, suedeză; totuşi, în alte ţări (ca Belgia, Danemarca, Spania, Finlanda, Grecia, Italia, Olanda, Polonia, Portugalia), ajutorul pe mare, finanţat în mare parte de stat, administrat de ministerele Marinei, este un serviciu public. Această diversitate nu prejudiciază solidaritatea instanţelor de salvare; ele întreţin contacte aproape cotidiene în Europa Occidentală şi organizează din patru în patru ani cîte o conferinţă, spre a-şi coordona tehnicile şi iniţiativele. Europa salvării pe mare este în acţiune, fie zi, fie noapte, în orice anotimp, indiferent de intemperii, fără a aştepta în schimb decît o binemeritată recunoştinţă. Înaintea unei coordonări, care este de dorit, Europa salvamarilor face mai mult decît să evolueze: ea există.

Victimele mării nu sînt doar înecaţii. Mai există invalizii din cauza bătrîneţii sau a accidentelor, precum şi văduvele şi orfanii. Premergător asigurărilor sociale, sistemul instituit în Franţa de către Colbert a avut emuli şi în alte ţări; el însuşi venea în prelungirea unor iniţiative datînd adeseori din Evul Mediu, inspirate de sentimentul caităţii. În Antichitate, Atena, în timpul războiului peloponesiac (secolul al V-lea î.Hr.), şi Roma, în escadra de la capul Misenum

(secolul I d.Hr.), avuseseră un soi de vase-spital: prima, prin *Therapia*; a doua, prin *Aesculapius*. Un serviciu de asistenţă sanitară se afla în slujba flotei bizantine în secolul al VII-lea. La rîndul său, Europa medievală a cunoscut adăposturi pentru marinarii infirmi sau senili şi pentru orfanii celor dispăruţi. Veneţia le-a rezervat azilul San Martin (1272) şi bolniţa San Antonio (1317); Marele Sfat justifica afectarea unei părţi din încasările vamale în beneficiul marinarilor prin dreptul lor la siguranţa bătrîneţilor: „E o operă de binefacere şi milă să ajuţi sărmanii oameni ai mării, bătrîni de şaizeci de ani, care-şi risipesc tinereţile în slujba statului şi apoi ajung neputincioşi". Candidaţii erau atît de numeroşi încît, în 1385, la *Misericordia* a mai fost adăugat un spaţiu împrejmuit, iar în 1500, spitalul San Nicolo di Castello, pînă atunci afectat pelerinilor, a fost rezervat marinarilor inapţi de serviciu. Fără să fim exhaustivi, nu am putea omite, printre casele de amanet fondate în secolul al XVI-lea, acele *Monti delle Arte del Mare*, în regatul Neapolelui, precum şi fundaţiile iberice spre folosul pescarilor, la Valencia (1396), al galerienilor, la Puerto de Santa Maria (1512), la Porto (1443) şi, aproape de acest oraş, la Matosinhos, un spital marinăresc fidel şi astăzi destinaţiei sale. În La Rochelle, tradiţia atribuie unui negustor bogat, Alexandre Auffredi, întemeierea, în secolul al XIII-lea, a spitalului care încă îi poartă numele. În secolul al XIV-lea, aşezămintele au început să apară şi pe ţărmurile nordice. Şi în porturi, ca şi în celelalte oraşe, orfanii erau o preocupare; funcţionari speciali, *garde-orphènes*, vegheau asupra lor; la Londra, *Orphan Court* le oferea găzduire. O emulaţie a cuprins toată Europa în secolele al XVII-lea şi al XVIII-lea, cu fondarea unor spitale marine la Pisa (1627), Civitavecchia (1645, 1660), Rochefort (1666), Brest şi Toulon (1689), Greenwich (1695), Rotterdam (1740). În Suedia, Codul maritim a repus în circulaţie o dispoziţie a legilor din Visby, care aloca unor opere de binefacere o treime din amenzile aplicate mateloţilor pentru neglijenţă în serviciu. Matrozi încărunţiţi şi mutilaţi, văduve, orfani alcătuiau un întreg popor afectat de insecuritate. E cu neputinţă să-i numărăm, cu toate că sînt cele mai numeroase victime ale mării. De altfel, pieirea pe mare nu înseamnă întotdeauna înec. Morbiditatea secera din plin la bord, iar aruncarea cadavrelor în mare, în saci îngreunaţi cu o piatră, făcea obiectul unui ceremonial precis; chiar pe corăbiile de negoţ cu sclavi din secolul al XVIII-lea, mureau mai mulţi albi decît negri. Alain Cabantous a calculat că, la Dunkerque,

între 1662 şi 1791, accidentele la bord au fost răspunzătoare pentru 37,40% din decese, iar luptele – pentru doar 2,25%. Ne imaginăm groaza celui care-şi simţea sfîrşitul, bolnav sau înghiţit de ape, departe de ai săi şi de pămîntul natal. Cu emoţie, C.E. Dufourcq a remarcat, pe unde-l vor fi purtat cercetările sale în arhivele catalane, o rugăciune compusă şi scrisă de un marinar anonim pe o foaie răzleaţă de registru; el a tradus-o astfel: „Rogu-te, Doamne, fereşte-mă de primejdii".

La urma urmei, într-o Europă rămasă unanimă în credinţele ei fundamentale în pofida Reformei, recursul suprem al marinarilor a rămas o privire spre Cer, în speranţa siguranţei definitive. Speranţa nu ţine seama de epocă şi nu aparţine nici unei civilizaţii în mod special. Totul se petrece, pe apele mării, în deşert sau pe munte, ca şi cum înfruntarea cu puterea silnică a naturii ar duce la implorarea unei forţe extra- sau suprafireşti ce se exercită, pe mare, cu o infinitate copleşitoare. Înainte de intra în contact cu marea, sfinţirea vasului este un act ale cărui ritualuri prevăd, la poalele catargului principal, citirea minunii evanghelice a potolirii furtunii şi o bine-cuvîntare de la prova pînă la pupa. Corabia primeşte un nume a cărui alegere reflectă, în secolul al XV-lea, credinţa posesorului ei. Religia oamenilor mării, asemănătoare celei a oamenilor de uscat, diferă de aceasta printr-o intensitate cel puţin aparentă a relaţiei sale cu Cerul. De la mijlocul secolului al XIV-lea pînă la cel al secolului al XVI-lea, rugăminţile sînt adresate în principal – excepţie făcînd Anglia – Fecioarei Maria, invocată ca *Stella Maris*; ceilalţi intercesori sînt, în general, Sfîntul Petru, Sfîntul Nicolae, a cărui legendă s-a răspîndit peste tot începînd cu secolul al XII-lea, şi, în particular, unii sfinţi regionali specifici Mediteranei, oceanului şi mărilor nordice. Dumnezeu, prin referirea la Mîntuitor, la Cruce sau la Sfîntul Duh, este însărcinat uneori el însuşi cu ocrotirea corăbiei. Módele sînt aici amestecate: Sfîntul Francisc cucereşte spaţiul mediteranean; Sfînta Ursula şi Sfînta Barbara îşi rezervă Nordul. Vocabulele exclusiv profane, puţin numeroase în Evul Mediu, aduc, *a contrario*, o confirmare a căutării unei siguranţe extranaturale în preajma unor alegorii feminine benefice (*Gloria*, *Benedicta*) sau a unor animale care evocă forţa (Vulturul, Leul, de exemplu). Protestantismul nordic a modificat aceste obiceiuri. Protecţia nemijlocită a lui Dumnezeu a trecut înaintea interpunerii sfinţilor. Aceştia, totuşi, pînă la mijlocul secolului al XVI-lea, patronează de multe ori corăbiile trimise din

ţările Nordului spre porturile mediteraneene; pentru marinarii luterani, era o garanţie suplimentară împotriva suspiciunilor Inchiziţiei, severă în anumite locuri, precum Malta. Recurgerea la singur Dumnezeu Domnul, direct sau indirect, prin intermediul Maicii şi al sfinţilor lui, era animată de sinceritǎţi egale. În secolul al XVII-lea, culegerea de rugăciuni a pastorului Théophile Barbauld din Insula Ré, pentru toate formele de primejdie, este inspirată de o spiritualitate comparabilă celei a părintelui Fournier în ceea ce priveşte „buna întrebuinţare a naufragiilor", fiindcă marea, spaţiu sacru, de vreme ce e periculos, este mîntuitoare. Încordare plină de teamă şi încredere statornică îşi dau mîna. Spiritualitatea „şcolii franceze"[1] din secolul al XVII-lea avea, în cele din urmă, de cîştigat astfel, chiar în sînul rusticităţii superstiţioase a mateloţilor.

Chemarea într-ajutor devine mai aprinsă în momentul unui pericol major: frîntă – arborada, ferfeniţă – pînzele, ruptă – cîrma; chiar ancora de salvare este neputincioasă. Echipajul e dezorientat. Numai Cerul îl mai poate salva. E clipa legămintelor: oamenii promit că, dacă vor scăpa cu viaţă, vor merge în pelerinaj la anumite sanctuare marine ce se înşiruie de-a lungul coastelor europene şi vor aduce taumaturgului ales un obiect care, comemorînd drama, este menit să-l reprezinte pe donator. *Ex-voto*-ul marin poate fi bucata din coca pe care a plutit supravieţuitorul, unul din veşmintele pe care le purta la ceasul naufragiului şi pe care l-a îmbrăcat din nou pentru a-şi depune ofranda, o machetă a bastimentului, o imagine (pictură sau simplu desen) figurînd drama. Acest gen de practică este de natură deopotrivă antropologică şi spirituală. În uz în Antichitate şi chiar la popoarele primitive, *ex-voto*-ul a lăsat mărturii pe toate ţărmurile europene, în insulele greceşti şi dalmate – de exemplu, la Cattaro; sînt numeroase la Annunziata, aproape de Neapole; la Monte Nero, lîngă Livorno; la Antibes; la Notre-Dame-de-la-Garde, în Marsilia; la Sevilla, marele tablou al *Nuestra Señora de Navegadores* evocă marile descoperiri; le mai găsim la Notre-Dame-de-Montuzet, pe Gironde, la Sainte-Anne-d'Auray şi pînă în cea mai măruntă capelă bretonă, la Honfleur şi la Fécamp, la Notre-Dame din Boulogne şi la Notre-Dame-des-Dunes, aproape de Dunkerque, după cum şi la Bruges.

1. Fondată de Pierre de Bérulle (1575-1629), şcoală mistică ce a promovat o tendinţă spirituală bazată pe întruparea Cuvîntului şi pe posibilitatea de a urca, prin El, pe culmile misterului divin.

Protestantismul nu le-a făcut pe toate să dispară din sanctuarele engleze, germanice şi scandinave ; biserici olandeze şi daneze posedă machete al căror caracter comemorativ a putut fi substituit intenţiei votive, fără ca obliterarea acesteia din urmă să fie totală. Chiar în Polonia, biserici costiere au conservat, în ciuda războaielor, cîteva *ex-voto*.

Ex-voto-ul pictat reţine atenţia prin conţinutul său psihologic şi spiritual. Bernard Cousin a analizat minuţios picturi mediteraneene, comparîndu-le cu picturile din celelalte regiuni ale Europei. Trei registre îşi împart spaţiul pictural : unul se referă la natură, prezentînd marea învolburată şi nori ameninţători ; al doilea se referă la om şi la corabia sau corăbiile sale ; registrul superior este ocupat de imaginea personajelor celeste invocate. Un „gestuar" exprimă conţinutul religios al obiectului. Valurile simbolizează încercarea suferită de om. Între el şi făpturile cereşti, gesturi şi priviri evocă un dialog : braţe şi ochi rugători ai naufragiaţilor ce se îndreaptă către Cer, mîna întinsă a sfîntului, spre a-i smulge pe nefericiţi morţii, însoţită de o expresie de milă. Semnificaţia devine maximă atunci cînd Fecioara îşi arată pruncul Iisus ţinut cu un braţ ; Maria întinde mîna spre suplicant, însă, cum îşi exercită rolul de mijlocitoare, priveşte spre Fiu, de care depinde orice hotărîre. Opera atinge atunci o dimensiune teologică rară la acest nivel pentru nişte marinari neciopliţi, dar grăitoare pentru funcţia securizantă din care Jean Delumeau a făcut titlul uneia dintre cele mai bune cărţi ale sale : *Rassurer et Protéger*.

Complexe de sociabilitate şi de independenţă

Cu adevărat, greu de înţeles pentru oamenii uscatului, oamenii mării – mediteraneeni, ponantezi şi nordici – găsesc mijloace de a compensa diferenţele dintre ei prin împărtăşirea a două trăsături de caracter opuse, sociabilitatea şi independenţa, în măsură să genereze solidarităţi solide, dar şi antagonisme explozive.

„Bordul" ni s-a prezentat deja sub aspectele monotone şi, deopotrivă, originale ale unei comunităţi masculine artificiale (cu excepţia micilor vase de pescuit), dar constrîngătoare. Liantul, vital, ce-i drept, provine din exigenţele ce ţin de securitate. Coproprietatea, destul de frecventă, a micilor vase de pescuit explică această solidaritate. La ea se mai adăuga coresponsabilitatea pentru soarta

bastimentului, mai ales pe traseele lungi. Diversele coduri ale mării, despre care vom mai vorbi, se referă la aceste lucruri. Conştienţi de interdependenţa sarcinilor lor, oamenii mării au luat obiceiul de a ţine sfat, îndeosebi în situaţiile în care era în joc soarta comună. Acest consiliu era mai mult sau mai puţin lărgit, în funcţie de natura deciziilor ce trebuiau luate pe plan economic (escale de făcut sau de prelungit) sau pe plan tehnic (carenaj şi călăfătuire, schimbarea drumului din motive meteorologice sau din cauza prezenţei piraţilor, aruncarea în mare, impusă de iminenţa unui pericol). Expresia „adunare de bord" îşi dobîndeşte astfel semnificaţia pe care o reprezintă, la rîndul ei, instituţia veneţiană a „Sfatului celor Doisprezece".

Solidaritatea la bord se înrădăcina într-o multiplicitate de sociabilităţi terestre. „Sfatul" de care tocmai am vorbit avea aerul unui consiliu de familie pe micile ambarcaţiuni manevrate de rude apropiate, de prieteni sau cel puţin de „oameni din ţinut". Dacă nu erau din aceeaşi parohie, îşi aveau originile în acelaşi sector şi, în afara unor animozităţi personale, oamenii erau animaţi de aceleaşi stări de spirit. Pe uscat, se reîntîlneau cu prilejul sărbătorilor religioase ori profane şi aparţineau unor confrerii sau ghilde specializate, în porturile importante, pe categorii profesionale, de la micii pescari pînă la călăfătuitori, dulgheri şi căpitani de corabie, patronaţi de sfinţii profesionali deja menţionaţi. Organizarea confreriilor de oameni ai mării semăna cu cea a organizaţiilor similare ale oamenilor de pe uscat şi, ca şi ele, avea la început un scop caritabil, în beneficiul văduvelor, orfanilor, marinarilor bătrîni sau infirmi. Una din preocupările lor era căutarea corpurilor celor înecaţi, pentru a le oferi un mormînt în pămînt binecuvîntat. Dacă erau de negăsit, un simulacru de înhumare religioasă ţinea loc de înmormîntare ; aşa era, de exemplu, la Ouessant, *proëlla* (etimologic : *pro illa anima*), în uz pînă la mijlocul secolului XX. În ce-i priveşte pe săraci, ghildele londoneze au făcut dovada unei intense activităţi şi, la rîndul lor, confreriile napolitane au contribuit, pînă la finele secolului al XVIII-lea, la finanţarea unor case de amanet particulare ale oamenilor mării, cu ajutorul încasărilor dintr-o taxă pe pescuit. Unele confrerii vegheau la educaţia muşilor şi a tinerilor mateloţi, încurajînd cu premii competiţii de nataţie şi de tras la rame, organizînd – de exemplu, la Le Havre, în secolul al XVII-lea – cursuri de hidrografie însoţite de o instrucţie morală şi religioasă.

Pe plan profesional, unele ghilde sancţionau prin amenzi ebrietatea la bord, cauză de accidente, confiscau peştele prins în sezonul de prohibiţie, căruia ele îi reglementau datele, şi suspendau piloţii care contraveneau regulilor. În Germania şi în Marea Baltică, fixau simbriile mateloţilor. Sociabilitatea voioasă îşi reintra uneori în drepturi pentru a celebra, de exemplu, în porturile axate pe hering, închiderea sezonului de pescuit; la Dieppe, acest moment prilejuia un banchet *de l'oue* (al gîştei). Sau, la fel de bine, cutare confrerie putea organiza întreceri literare (aşa-numitele *puys* normande) în care se exprimau poeţii mării – nu dintre cei mai mărunţi, în vremea Renaşterii.

Simţul solidarităţii dus pînă la sacrificiu avea drept contrapartidă – sîntem tentaţi să spunem: drept complement – un spirit foarte viu de independenţă din toate punctele de vedere: moral, religios şi uneori disciplinar. Ce e de mirare?! Tinerii, îmbarcaţi în pragul adolescenţei, pentru a urma exemplul patern sau fratern ori pentru a palia strîmtorarea unei familii numeroase, riscau o pervertire precoce, printr-o iniţiere fără menajamente în problemele vieţii. Dacă erau un pic mai feriţi pe vasele mici, într-un mediu familial sau măcar familiar, la bordul corăbiilor, dimpotrivă, luînd exemplu unii de la alţii, tindeau să se abată de la drumul cel drept.

Desigur, cutumele încercau să evoce religia: binecuvîntarea corăbiei în momentul lansării şi armării pentru o destinaţie îndepărtată (Jacques Cartier, la 15 august 1534, a primit împărtăşania laolaltă cu toţi oamenii lui, înainte de a porni spre Canada); se salutau, în trecere, clopotniţele sanctuarelor favorite. În fiecare zi, rugăciunile erau recitate în comun, sub îndrumarea comandantului navei. Înainte de secolul al XVI-lea, rareori au existat capelani la bord, chiar pe vasele cu pelerini în drum spre Ţara Sfîntă, porniţi din Veneţia, Genova, Marsilia sau Barcelona. În lipsa preotului, erau citite rugăciunile liturghiei fără sfinţire: acesteia i se spunea „mesă uscată". Dispensa de practicile uzuale era recunoscută de Biserică, care, încă de la sfîrşitul secolului al XII-lea, le permisese pescarilor flamanzi să iasă pe mare duminica. Abia o dată cu lungile traversări oceanice au existat capelani sau, după Reforma protestantă, pastori la bordul marilor corăbii. A fost şi momentul cînd a început să se dezvolte în rîndul echipajelor un efort pastoral.

Într-adevăr, diversitatea – uneori confruntarea – confesiunilor creştine, precum şi descoperirea altor religii peste mare predispuneau

mulţi navigatori la scepticism şi la indiferenţă religioasă, cel puţin la nivelul practicii. Totuşi, aceşti marinari, care nu erau băieţi răi şi, în bună parte, rămîneau ataşaţi tradiţiilor ancestrale, chemau ajutorul divin în clipa de pe urmă, cînd nu mai poţi nici trişa, nici face pe grozavul.

A brava e o atitudine la îndemînă cînd eşti tînăr şi eliberat de constrîngerile sociale. Dincolo de jetele, aerul din larg mătură interdicţiile şi dezleagă piedicile. „Cele ce se întîmplă pe mare", zice o ordonanţă regală franceză din 1400, „nu seamănă cu cele de pe uscat." Gesturile şi riturile săvîrşite la bord rămîn formale şi neînţelese, dar, luînd ca martori pe Dumnezeu, pe Fecioară şi pe sfinţi (mod de a le recunoaşte existenţa!), oamenii hulesc cît încape, iar înjurăturile plouă din creştetul catargelor pe punte şi se întretaie de la teugă la dunetă, ca nişte stimulente şi dovezi ale eliberării.

Furiile se manifestă cu violenţa marilor vînturi. Ele izbucnesc ca o furtună, pentru mărunte incidente ale vieţii colective, ca şi pentru ranchiune înăbuşite. Furturile sînt nimicuri pe lîngă bătăile survenite la bord sau, mai des, pe uscat, într-o tavernă, dacă mai e şi rost de băutură. Gelozii pe tema femeilor? Se întîmplă şi asta, căci morala conjugală încasează uneori lovituri grele în timpul escalelor, însă o escală e rareori lungă, iar fidelitatea conjugală îşi reia drepturile la întoarcere şi mai procreează o dată. Sînt şi certuri pentru bani, căci mulţi dintre mateloţi erau aproape fără un sfanţ încă de la plecarea în cursă, iar la debarcare îşi isprăveau restul lefurilor în libaţii finale. Unele violenţe aveau motive mai nobile: apărarea, bunăoară la Dunkerque, a unei slujnice pe care alţi mateloţi încercau să o siluiască sau o solidaritate spontană care reconcilia marinari de origini concurente, cum ar fi bretoni şi gasconi, normanzi şi flamanzi, englezi şi francezi, germani şi scandinavi.

Răzvrătiri

Spiritul de independenţă mergea uneori mai departe, depăşea graniţele disciplinei şi ameninţa necesara solidaritate. Insubordonarea individuală se expunea unor pedepse severe şi ajungea pînă la dezertare, pe care sistemul francez al „claselor" şi folosirea engleză a „presei"[1] încercau să o prevină cu un succes inegal.

1. Înrolarea forţată a marinarilor.

Insubordonarea colectivă lua turnura revoltei, cu consecinţe mult mai grave. Alain Cabantous, în *La Vergue et les Fers*, a analizat admirabil fenomenele de rebeliune, sub diversele aspecte ale aşa-numitei „cîrteli". Murmurul contestatar desemnat de acest termen, surd la început, capătă volumul unei rumori, iar bombănitul creşte pînă cînd adună un grup mai mult sau mai puţin numeros, dar capabil de presiune asupra comandamentului de bord, invadînd pupa corăbiei. Originile nemulţumirii erau uneori un episod minor, amplificat invers proporţional cu microcosmul masculin al bastimentului: o simplă remarcă făcută unui subordonat, relele tratamente, exigenţele *bosco*-ului, nemulţumirea faţă de regimul alimentar, contestarea rutei alese, ranchiune legate de remunerarea corespunzătoare cotelor de pescuit şi, pe navele armate pentru piraterie, incriminări cu privire la împărţirea prăzilor. Obiectivul varia în funcţie de reproşuri şi de amploarea mişcării. Toate epocile au cunoscut fenomenul, cu scopuri mai mult sau mai puţin solide ori legitime. Dosarele judiciare de tot soiul la Veneţia sau Genova, în porturile iberice şi în cele ale Hansei, în Anglia şi Franţa, arhivele amiralităţilor, ca şi scrisorile de graţiere reflectă împrejurările în mod grăitor. Iată, pe o corabie catalană, cu ce cuvinte îşi aţîţa un lider oamenii să-l suprime pe căpitan, pentru a se putea deda pirateriei: „Hai, băieţi! Vreţi să vă umpleţi buzunarele? Păi atunci să punem mîna pe tot ce au alţii!". Fără a ajunge într-o situaţie la fel de gravă, echipajul unei corăbii britanice a intrat în grevă în 1757, la Londra, şi a ameninţat să dezerteze dacă armatorii nu consimţeau să lase la dispoziţia mateloţilor o parte importantă din cală, pentru a-şi depozita bocceaua[1]. Această parte de încărcătură a marinarilor, plasată obligatoriu pe punte şi, ca urmare, expusă intemperiilor, constituia un supliment faţă de leafă, recunoscut îndeobşte (la Veneţia, *portata*) şi definit în Anglia (1786) ca fiind destinat familiei matrozului.

Instigatorii au fost rareori simpli mateloţi şi deseori ofiţeri de rangul doi sau subofiţeri în marina de război, animaţi de vechi ranchiune sau lăcomii, posedînd un anumit nivel de instrucţie. Exemplul cel mai celebru este cel al vasului *Bounty*, prea cunoscut ca să mai vorbim despre el. Zece ani mai tîrziu, în 1797, răzmeriţele

1. *La pacotille*, balot de mărfuri nesupuse navlului pe care membrii unui echipaj de corabie le puteau transporta cu ei şi revinde în diverse porturi, însuşindu-şi veniturile.

din sînul *Navy* au fost cît pe ce, prin gravitatea şi durata lor, să ducă Anglia la dezastru. Genul a avut trecere pînă la răscoalele din Marea Neagră, în 1917.

Dezertările, cu mai mică amploare, dar mai mare frecvenţă, au rămas, pînă în secolul al XVIII-lea, un flagel pentru toate marinele, începînd cu cele ale oraşelor italiene din Evul Mediu. Cazul Genovei din secolele al XIV-lea şi al XV-lea este atît de semnificativ încît un *Manual al fugarilor de pe Galerele Comunei* precizează că, în 1356, pe treisprezece galere, se numărau o sută nouăzeci de dezertori care, dezgustaţi de viaţa la bord, erau în căutarea unei munci mai puţin grele şi mai bine plătite. Totuşi, cu mai puţin de douăzeci de ani înainte, un regulament (1339) prevăzuse măsuri pentru a îngrădi dezertările. Acestea perturbau atît de mult traficurile încît, pe traseu, trebuiau recrutaţi oameni pentru a umple golurile.

Corsari şi piraţi

O supapă pentru spiritul de independenţă al oamenilor mării au fost, timp de secole, aventurile luptei de corsari şi cele piratereşti. Ele nu au păstrat, din secolul al XIX-lea încoace – în Europa, cel puţin –, decît bunăvoinţa romancierilor şi audienţa publicului. Istoricii s-au străduit, în ultimele decenii, să le definească şi să le deosebească trăsăturile, să le măsoare amploarea şi să le evalueze influenţa, ceea ce nu e uşor.

Începînd cu finele Evului Mediu, autoritatea statală a căutat să limiteze pagubele, adică să canalizeze uzul de violenţă pe mare. Erau multe de făcut pentru a domina o situaţie anarhică, fiindcă particularii şi unele puteri publice organizau expediţii fără control. În Marea Nordului, în secolul al XIV-lea, existau *Vitalienbrüder*; în Marea Mînecii şi pe ocean, piraţi sau corsari englezi, francezi, bretoni, castilieni profitau de Războiul de o Sută de Ani, chiar în timpul perioadelor de răgaz, pentru a realiza prăzi bogate; în Mediterana, nici Marea Tireniană, nici Adriatica, şi nici Marea Egee nu scăpau de raidurile creştinilor şi ale sarazinilor.

Efortul statului a constat în introducerea în dreptul internaţional a distincţiilor între corsar şi pirat. A fost ajutat de reflecţia unor jurişti ca Bartolo şi Grotius, iar o serie de progrese au fost realizate

graţie unor tratate bilaterale, la sfîrşitul secolului al XV-lea, între Franţa, Hansa, Castilia şi Anglia. De atunci începînd, corsar a fost cel care armează pe mare cu încuviinţarea principelui, împotriva duşmanilor acestuia, şi care lasă autorităţii reprezentate de Amiralitate grija de a-i legitima sau invalida capturile. Dimpotrivă, piratul e cel care, fără control, atacă şi jefuieşte pe oricine. Corsarul devine respectabil, piratul – un brigand.

Rezultatele, inevitabil imperfecte de partea oceanică şi de cea nordică, au conferit un anumit merit îndeletnicirii de corsar, căreia i se poate evalua rolul în războaiele franco-engleze, de la Ludovic al XIV-lea la Napoleon, în războaiele anglo-olandeze de la mijlocul secolului al XVII-lea şi, în spaţiul baltic, pe vremea Războiului de Treizeci de Ani şi a rivalităţii ruso-suedeze. Situaţia a fost mai complexă în Mediterana. În secolul al XVI-lea, uscocii ieşeau din insulele lor dalmate pentru a perturba traficul. Dar, de la un capăt la altul, Mediterana a fost zona privilegiată a concurenţei armate între creştini şi mauri, căci distincţia între corsar şi pirat rămînea aici confuză: toţi îşi aruncau unii altora insulta de „piraţi", asociată cu cea de „necredincioşi".

Ca să încheiem, a fost nevoie, în secolul al XIX-lea, de încetarea activităţii maurilor şi de interzicerea internaţională a luptei de corsari. Cu toate că, trebuie să recunoaştem, cele două războaie mondiale au cunoscut prelungiri ale incursiunilor de acest tip şi, în cîteva cazuri, ale pirateriei. Statul, în cîteva secole, a recuperat în folosul său resursele spiritului de aventură al oamenilor mării; el i-a domesticit, fără a-şi da întotdeauna seama că şi lupta de corsari, nu numai pirateria, este un parazit al economiei, de vreme ce, neproducînd nimic, deturnează de la finalitatea lor bunurile şi energiile umane.

Echipaje compozite

Chiar întreţăiată de conflicte, rivalităţi şi concurenţe, chiar frînată de diferenţe etnice, politice, sociale, religioase, o compenetrare s-a manifestat totuşi prin caracterul tot mai compozit al echipajelor. În timpul periplurilor galerelor mediteraneene, am văzut necesitatea de a compensa dezertările prin angajări la cheremul pieţelor de mînă de lucru. Cu începere din perioada medievală, tendinţa nu a mai fost infirmată.

Genovezii reuşiseră să normalizeze o situaţie capricioasă, prevăzînd, în momentul angajării mateloţilor, constituirea în faţa notarului a unor părţi de fideiusiune care să garanteze substituirea cu un înlocuitor, pe care recrutul şi-l putea de altfel alege. Recrutarea cuprindea, fireşte, un puternic contingent genovez sau măcar ligur, dar se căutau complemente în alte părţi, şi nu numai pe ţărmurile tireniene. Astfel, Michel Balard a socotit că cei 7.508 de marinari de pe opt galere armate între 1369 şi 1409 proveneau în proporţie de patru cincimi din Liguria (1.400 din Genova şi 207 de pe riviera Ponantului), cealaltă cincime fiind originară de pe coastele vecine şi din emporiile genoveze din Orient; erau, prin urmare, greci sau slavi. La rîndul lor, flotele veneţiene recrutau în număr mare greci din Creta, din Negroponte şi Ciclade. Călătorii, Felix Faber între alţii, au observat, pe corăbiile Serenisimei [Republici a Veneţiei], o recrutare heteroclită de „macedoneni, sîrbo-croaţi, greci, turci şi sarazini"; necredincioşii nu se jenau însă să-i oblige pe prizonierii creştini să mînuiască vîsla pe galerele lor. Înrolarea eterogenă a marinarilor în slujba Veneţiei a ajuns să constituie un adevărat „mozaic etnic". În mai mică măsură decît în porturile italiene, acest caracter compozit era întîlnit şi la Marsilia, Barcelona sau Valencia. Descoperirile atlantice au atras o mînă de lucru în căutare de cîştig şi de aventură; alături de aceşti profesionişti ai mării, oameni din interior, atraşi de veştile despre ţinuturile descoperite, au venit în număr mare la Lisabona, Sevilla şi Cadiz, în flotele lui Vasco da Gama, Cabral şi mai ales Magellan.

Un soi de înfrăţire între oraşe a unit porturi din diferite ţări. Acel *Contratación* care asocia Nantes şi Bilbao, în secolul al XVI-lea, avea unele aspecte de confrerie internaţională, cu reciprocitatea rugăciunilor pentru defuncţi. În alte cazuri, mai numeroase, asocierea era o simplă stare de fapt născută din frecventare – de pildă, între porturile Bretaniei septentrionale şi cele din Devon şi Cornwall (în special Roscoff şi Lannion, Exeter şi Dartmouth) sau între coastele din Caux şi cele din Essex (Dieppe, Fécamp, Rye şi Hastings); la fel între Calais şi Dover, între Flandra, Zeeland şi East Anglia. Au mai fost şi alte exemple, pînă în Baltica, unde ţărmurile germanice şi cele slave erau în simbioză atît de strînsă cu coastele scandinave, încît legăturile lor au servit ca temelii pentru ambiţiile maritime ale Suediei din timpul dinastiei Vasa şi pentru cele ale Rusiei Romanovilor.

Pieţele de mînă de lucru

În acest context, cîteva oraşe şi regiuni au deţinut rolul de pieţe internaţionale ale mîinii de lucru maritime, în Nord şi în Mediterana. Matelotul a devenit un salariat. Angajarea depinde de situaţia demografică, de exemplu în Bretania şi în Norvegia, ca şi de condiţiile economice şi de necesităţile tehnice. Competenţa profesională dobîndită pe bancurile din Terra Nova, în secolele al XVII-lea şi al XVIII-lea, a făcut astfel din pescuitul în larg o pepinieră pentru Navy şi pentru marinele regale ale Franţei şi Spaniei. Echipajele, în comerţ mai cu seamă, au cunoscut un amestec extrem. La începutul secolului al XVII-lea, nişte iezuiţi flamanzi vedeau în ele „o adunătură de scursuri ale naţiilor". Diversitatea nu era numai etnică. Vauban îi putea scrie lui Ludovic al XIV-lea că fiecare al şaptelea dintre marinarii „clasaţi" era protestant. Compoziţia multiconfesională a echipajelor a contribuit, fără îndoială, la dezvoltarea toleranţei caracteristice pentru relaţiile dintre oamenii oceanului. În Mediterana, metisajul mergea şi mai departe pe galerele de negoţ sau militare, fiindcă includea, chiar de partea europeană, sarazini, pe lîngă creştini adevăraţi sau presupuşi. Este adevărat că, dacă oamenii mării acceptau, de nevoie, o existenţă dură, ei nădăjduiau totodată la eventuale profituri de pe urma luptei cu corsari sau a unei piraterii nemărturisite.

Cererea şi oferta şi-au avut rolul lor. În timp ce Europa de Nord dispunea de un excedent de marinari, iar Olanda, Danemarca şi oraşele hanseatice, de un număr satisfăcător, Franţa şi Anglia luau măsuri pentru a-şi păstra marinarii. *Navigation Act* din 1660 prevedea ca trei sferturi din fiecare echipaj să fie britanice. Intenţia lui Colbert era de a menţine mateloţii francezi în slujba regelui Franţei şi de a-i împiedica să se angajeze pe velierele olandeze. Dintr-un efectiv european total estimat între 300.000 şi 400.000 de marinari, pescari şi mateloţi laolaltă, Franţa ar fi avut cel mult între 43.000, la sfîrşitul secolului al XVII-lea, şi 55.000, în 1789; se pare însă că Anglia o depăşea cu prisosinţă. Atenuarea unui deficit presupunea nu doar păstrarea propriilor marinari, ci şi, pentru comerţ, apelarea la străini. Este ceea ce voiau locuitorii din Bordeaux şi Nantes; aceştia, în 1730, solicitau administraţiei regale „toate înlesnirile spre a angaja mateloţi străini şi a-i îmbia să se aşeze" în regat.

Exemplul portului Dunkerque

Cazul oraşului Dunkerque, studiat de Alain Cabantous, este un exemplu interesant de piaţă europeană a mîinii de lucru maritime pentru secolele al XVII-lea şi al XVIII-lea. Prin situarea sa între Marea Nordului şi cea a Mînecii, prin aptitudinile sale pentru pescuitul de mare şi mică anvergură, pentru cabotajul internaţional şi pentru traficul colonial, prin experienţa sa în războiul de corsari, acest port era predispus să profite – dar şi să sufere – de o poziţie politică multă vreme ambiguă: apartenenţă la Ţările de Jos austriece, înrudire cu olandezii, relaţii necesare cu Anglia. Toate acestea au luat sfîrşit în timpul lui Jean Bart, sub Ludovic al XIV-lea, printr-o alipire definitivă la Franţa monarhică. Nicăieri nu se poate aplica mai bine formula potrivit căreia „lumea maritimă se sustrage frontierelor şi, într-o mare măsură, chiar timpului" (M. Bogucka). Dunkerque părea un *melting-pot*. Fără un grup străin predominant, precum spaniolii la Bordeaux sau, la Nantes, colonia olandeză, însă cu un mediu fluctuant de mateloţi nevoiaşi în căutare de lefuri. Între mijlocul secolului al XVII-lea şi al celui de-al XVIII-lea, majoritatea proveneau din Anglia, din ţările scandinave şi germanice; au venit apoi, către 1740, italieni, spanioli şi flamanzi. În ciuda instabilităţii familiilor, repartiţia după origine a marinarilor străini căsătoriţi la Dunkerque între 1710 şi 1790 îi plasează în frunte pe veneţieni şi pe genovezi (aproape 25%), pe spanioli (12,5%), pe britanici şi germani în aceeaşi proporţie (11%), olandezii neintervenind decît în procent de abia 8%, iar scandinavii, de 3%. Aproximarea cifrelor contează mai puţin decît natura fenomenelor. Cazul Dunkerque-ului pare modest pe lîngă porturile din Provinciile Unite, unde procentul de străini în rîndul oamenilor mării s-a ridicat la peste 40%, întrecînd totodată ceea ce puteau număra în materie Londra, Sevilla, Marsilia şi Genova. Din toate acestea reiese că, în marile porturi ale bătrînului continent, populaţia maritimă devenise, la sfîrşitul secolului al XVIII-lea, un amestec de naţionalităţi.

Capitolul al IX-lea

Imagini familiare

Peisaje

Hărţi şi cărţi-pilot

Dimensiunile Europei nu sînt atît de mari, astfel încît o mică distanţare ne permite să-i sesizăm nuanţele. Marinarul, om al distanţelor şi al depărtărilor, o poate face mai bine decît oricine. Doar să-i dea ocol, pe la vest, că i-a şi recunoscut cu uşurinţă peisajele anunţate, aşteptate chiar, graţie traseelor de pe hărţi şi descrierilor din cărţile-pilot cu care Mediterana, cea dintîi, l-a înzestrat din secolul al XIII-lea. După ce şi-a măsurat, cu compasul, unghiul rutei faţă de direcţia vînturilor, trasată pe harta-i portulan, recunoaşte curînd liniile de coastă şi reperele semnalate de autorul itinerarului cărţii-pilot într-un limbaj direct:

> Dacă vrei să te duci în Loyre [adică la Nantes], află că Insula Stîlpului şi capul Chémoulin se întind la nord-nord-est şi sud-sud-vest. Capul Chémoulin e în jos de Saint-Lesayres [Nazaire], iar pe el sînt o capelă şi un pisc negru; iar ca să ţii bine calea şenalului (...), trebuie să vezi o moară, care e din lut (...), în mijlocul limanului Nisipului, care e în jos de Chémoulin.

Marinarul poate deci discerne aspectele ţărmurilor, cărora stîngăcia desenelor de coaste le restituie, de bine, de rău, silueta.

Şi tot aşa pînă la sfîrşitul parcursului; dar „în Baltica", nota cartograful Fra Mauro (1459), „nu se navighează nici cu harta, nici cu compasul, ci cu sonda". Acest lucru era deja necesar în cazul unei acostări pe coastele flamande şi zeelandeze, pentru a ajunge la Sluis, Middelburg şi Anvers. Însă, se spune atunci în *Seebuch*, preluîndu-se ştafeta de la *Routier de la mer*:

> Dacă vrei să călătoreşti pe corabie de la Zwin spre recifele din Iutlanda, după ce te-ai îndepărtat de pămînt la douăzeci şi şapte de braţe, trebuie să mergi spre nord-nord-est (...) şi să ţii direcţia asta pînă cînd nu mai ai adîncime decît de patruzeci de braţe ; ia-o atunci spre nord-est, pînă zăreşti Iutlanda (...) Îndată ce-ai trecut de recifele din Skagen, aruncă sonda pînă ce nu mai ai decît zece braţe (...) În sfîrşit, o să ajungi în faţa oraşului Rostock.

Perfecţionările „limbajului geografilor" (F. de Dainville) le-au permis acestora din urmă să-i informeze pe navigatori cu mai multă precizie, inventînd semne care să le indice stîncile, prundurile, locurile de ancorare şi, pe baza sondărilor, fundurile nisipoase şi chiar bancurile de peşti. O inovaţie apropiată de arta picturală a constat – în Italia, încă din secolul al XV-lea – în chenăruirea hărţii sau în decorarea ei cu viniete ce figurau aspectul monumental al porturilor. Prototipul acestui gen a fost opera lui Cristoforo Buondelmonte, coborîtor dintr-o familie florentină, care i-a dedicat în 1420 cardinalului Giordano Orsini un fel de ghid al Cicladelor şi al Insulelor Ionice, *Liber insularum Archipelagi* ; lucrarea conţine în jur de optzeci de imagini, pe care autorul le comentează în următorii termeni adresaţi cardinalului : „...veţi vedea aici munţi cu verdeaţă şi albi de zăpadă, izvoare, cîmpii, porturi cu capurile şi stîncile învecinate, citadele, întinderi de mare". Oraşul Chios, „port foarte sigur", se prezintă cu cele două faruri guvernînd intrarea în radă şi cu fortificaţia Kastro, care mai există şi azi. Buondelmonte a făcut şcoală, opera lui fiind de mai multe ori recopiată, tradusă în greceşte şi imitată, în special de Bartolomeo delli Sonetti (1485) şi Benedetto Bordone (1528). Genul cartografic al aşa-numitului *isolario* a făcut furori în secolul al XVII-lea şi a lăsat reprezentări ale insulelor mediteraneene de o precizie a desenului şi o armonie a coloritului care se adaugă la calitatea miniaturilor de manuscrise înfăţişînd, de la finele secolului al XV-lea, Rodosul, Constantinopolul, Veneţia, Neapolele, Genova, Marsilia.

Isolario a împărţit privilegiul reprezentării siturilor portuare cu harta propriu-zisă. Încă din vremea lui Buondelmonte, o hartă a Mediteranei, semnată Gabriele de Vallsecha din Majorca (1447), se împodobeşte cu perspective „în zbor de pasăre" destul de convenţionale, între care Genova poate fi recunoscută după înaintarea în mare a digului. Şcolile cartografice nu au fost nici ele mai prejos. Diogo Homem, în 1559, oferă o imagine a Lisabonei. Exemplele

sînt numeroase în secolul al XVII-lea. Atlasul nautic al pilotului din Enkhuisen, Lucas Waghenaer, apărut în 1584-1585 şi tradus în franceză la 1600 sub titlul de *Nouveau Miroir*, a constituit prin cele douăzeci şi trei de hărţi marine ale sale o lucrare fundamentală pentru navigatorii europeni pînă să fie publicat *Le Neptune français*, în 1693. Fie că Waghenaer a avut emuli, cu precădere în şcolile mediteraneene şi din Dieppe, fie că le-a furnizat modele, portretele oraşelor portuare s-au înmulţit pe hărţi. Iată, în 1603, Barcelona, Marsilia, Genova, Veneţia, Ragusa în hărţile lui Francesco Oliva, de fel din Majorca. Iată, în 1620, vederile de sus ale porturilor din *Atlasul* marsiliezului Charlat Ambrosin. În sfîrşit, Jean Guérard din Dieppe ornează marginile paginilor din *Description hydrographique de la France* (1627) şi ale hărţii reprezentînd *L'Océan septentrional* (1628) cu cartuşe conţinînd, alături de comentarii, imagini de porturi la Atlantic, la Marea Mînecii şi la mările nordice de o precizie aproape fotografică *avant la lettre*, îndeosebi în cazul portului Dieppe.

Aşadar, dacă ţinem seama şi de manualele care constituiau echipamentul ştiinţific al marinarilor începînd din secolul al XV-lea (manual de pilotaj, tabele ale mareelor, tabele ale declinaţiilor), permiţînd localizarea porturilor, şi dacă observăm răspîndirea lor, putem conchide că imaginea litoralului european nu avea secrete pentru navigatorii care circulau între Bosfor şi strîmtorile daneze.

Privelişti costiere

Anumite situri costiere permiteau comparaţii care nu le scăpau călătorilor. Una dintre cele mai evidente atestă similitudinea salinelor maritime. Acelaşi peisaj al bazinelor de evaporare şi al canalelor dispuse ca o tablă de şah pe un plan ortogonal se regăseşte pe malul Mediteranei şi al oceanului. Astfel, hanseaţii nu se simţeau deloc înstrăinaţi trecînd de la salinele din Guérande în cele din „golful" Bourgneuf şi din Saintonge, apoi în Portugalia. Acelaşi lucru era valabil pentru genovezii care, revenind fără încărcătură din periplul lor oceanic, luau din Ibiza o sare asemănătoare celei din Languedoc sau din Hyères. La rîndul lor, veneţienii nu se gîndeau decît la preţul de cost atunci cînd încărcau sare din Creta sau de pe ţărmurile dalmate. Nimic mai uniform decît peisajele salinelor.

Tipurile de coaste se pretează, dimpotrivă, la o tipologie diferenţiată a cărei receptare, în secolele trecute, se traduce prin însemnări

ale călătorilor şi prin comportamentele marinarilor: litoral jos, faleze înălţate, stînci la luciul apei, toate sînt primejdioase în diverse grade şi, pe timp urît, mai bine te duci în larg, aştepţi să se facă frumos şi pui „nasul", adică prova corăbiei, în vînt. Insulele sînt apreciate în mod nuanţat. Povestirile despre navigaţia în Mediterana sînt elocvente: alături de insulele-refugiu, la polul opus, altele sînt temute din Antichitate. Deosebirile faţă de insulele oceanice, mai puţin numeroase şi mai puţin sporadice, sînt notabile. Frecvente sînt însă bîrlogurile piraţilor; pericolul este maxim pe rutele negoţului la distanţă şi atunci cînd dispunerea arhipelagurilor este favorabilă capcanelor şi neprevăzutului, de exemplu pe coastele Asiei Mici, în Insulele Ionice, în acele *canali* dalmate, la gurile strîmtorii Bonifacio, între Corsica şi Sardinia, în preajma Insulelor Berlengas din largul Portugaliei, în trecătorile Saintonge şi Aunis, în razurile bretone, în Marea Irlandei, în vecinătatea strîmtorilor daneze. Totuşi, securitatea are de cîştigat în sectoarele insulare în aceeaşi măsură ca şi insecuritatea; acestea sînt deopotrivă refugii şi bîrloguri.

Turnuri de veghe, faruri, balize

Îndrăzneală, nelinişte, prudenţă au fost alimentate sau temperate de-a lungul coastelor europene de amenajarea, treptat, de-a lungul secolului, a unui dispozitiv de securitate. Ţărmurile Occidentului au dobîndit, în anumite sectoare, aerul unor bulevarde bine semnalizate şi bine supravegheate.

Două funcţii complementare s-au configurat în acest fel. Una, cea a vegherii, are ca obiectiv primordial securitatea ţărmului. Cealaltă, a semnalizării, vizează să călăuzească navigatorii. Mediterana, în ambele cazuri, a avut întîietatea şi a împărtăşit din iniţiativele ei ţărmurilor atlantice şi nordice. Primul peisaj tipic: dispozitivul turnurilor de veghe care punctează malurile „Marii Albastre" din timpuri, poate, preistorice. În Corsica, în Sardinia, ele sînt socotite îndeobşte ca fiind genoveze; ar putea fi însă calificate şi drept catalane. Puţin contează; documentaţia le confirmă existenţa. Astfel, arhivele provensale din secolul al XIV-lea permit cartografierea reţelei acestor turnuri, spaţiate la circa 20-25 de kilometri, adică distanţa unei semnalizări optice prin lumini sau semnale anunţînd veliere inamice la linia orizontului, de la Ron pînă în La Turbie. Corăbiile duşmanilor cetăţii sau statului au fost de multe ori

suspecte ; cele ale piraţilor au fost însă întotdeauna. Iată de ce, aceleaşi cauze generînd aceleaşi efecte, ţărmurile occidentale au cunoscut dispozitive comparabile. Ameninţarea vikingă fiind o replică a celei din partea sarazinilor, Carolingienii au instituit veghea încă din secolul al IX-lea, impunînd locuitorilor litoralului să întreţină posturi de supraveghere pe ţărm. Castelele costiere franceze, britanicele *cliff-castles* au deţinut astfel acelaşi rol cu turnurile mediteraneene. Mai tîrziu, statele monarhice au luat această politică în seama lor ; de exemplu, în timpul lui Ludovic al XIV-lea, Vauban a organizat apărarea zonelor litorale ale Franţei.

Farurile sînt, din Antichitate şi din Evul Mediu, un simbol al trezirii Europei la viaţa maritimă, iar creşterea numărului şi puterii lor de-a lungul secolelor vădeşte o atenţie din ce în ce mai mare acordată problemelor maritime.

Antichitatea jalonase ţărmurile cunoscute pe atunci : în apropierea Dunării, pe malurile Bosforului, ale Canalului Otranto (la Dyrrachium), la Ravenna, ale cărei turnuri apar în mozaicuri, la Messina şi la Regium, pentru a seconda semnalele naturale ale vulcanilor, apoi cinci focuri foarte apropiate între Neapole şi Ostia. Lanţul continua pe coasta ligură, la Albenga, apoi la Fréjus şi la Marsilia (Pharo), la Port-Vendres [Portus Veneris]. Farul de la Gades (Cadiz) semnala intrarea în ocean şi vestea drumul oceanic ; cel din La Coruña, destul de bine conservat, a fost repus în funcţiune în secolul al XVIII-lea ; după care rămîn ruine, la capătul traseului, la Dover, iar la Boulogne, celebrul Turn de Ordine, prăbuşit în 1644.

Evul Mediu a completat această moştenire începînd cu secolul al XII-lea, de pildă la Genova, unde farul, aflat la extremitatea molului, a fost, la mijlocul secolului al XV-lea, încredinţat unui Columb, unchi al lui Cristofor ; Meloria, la est, şi l-a avut pe al ei (1157), pe care cel din Livorno l-a suplinit de pe la 1300. Coastele oceanice şi cele ale Nordului, pînă atunci îngrozitor de întunecoase, au văzut aprinzîndu-se cîteva focuri (*fouyers*) în locurile primejdioase, la intrarea în cîteva porturi şi în vîrful unor clopotniţe. Erau jaruri de mărăcini, licăriri greu perceptibile de departe : mai degrabă nişte felinare decît faruri, înlocuind pe timp de noapte reperele vizibile la lumina zilei. Aşa se întîmpla la intrarea în estuarul Girondei, unde Principele Negru[1], Edward, care administra Acvitania engleză în a doua jumătate

1. Numit astfel din pricina armurii negre pe care o purta.

a secolului al XIV-lea, a pus, începînd din 1362, să fie întreţinut un foc în vîrful unui turn înalt de 16 metri, construit pe stînca din Cordouan, pentru a le indica marinarilor accesul în Bordeaux şi în podgoriile sale. Aceeaşi funcţie era îndeplinită de turnurile din La Rochelle (1498) şi de clopotniţa cunoscutei *collégiale*[1] din Guérande, pentru navigatorii hanseaţi veniţi să ia sare din „golf". Cînd se întorceau spre nord, beneficiau, dincolo de Calais, de vreo zece faruri, în special de cele din Ostende, Blankenberge şi Walcheren; după aceea, drumul lor trecea prin faţa celui din Falsterbo, care marca Sundul. În sfîrşit, cine voia să ajungă la Lübeck găsea un foc semnalînd intrarea în estuarul fluviului Trave, în timp ce, de departe, oraşul Rostock se anunţa printr-o clopotniţă înaltă de 122 de metri. În jurul anului 1600, coastele germane, slave şi scandinave erau jalonate pînă la Riga de peste cincisprezece faruri.

Echiparea coastelor europene, îmbunătăţită începînd cu secolul al XVII-lea, a beneficiat de progresele tehnice continue, pînă în epoca noastră, ale „farologiei". Un fapt remarcabil l-a constituit, în ciuda frecvenţei războaielor, emulaţia, uneori cooperarea, franco-engleză în semnalizarea zonelor nevralgice din strîmtoarea Calais şi de la intrarea în Canalul Mînecii.

Dacă farurile şi-ar putea spune povestea, Cordouan şi Eddystone ar fi printre cele mai locvace. Şi unul, şi altul au cunoscut cel puţin patru restaurări, într-atît sînt de necesare. Cordouan era menţionat în portulane. Autorul celei de-a treia restaurări a acestuia (sfîrşitul secolului al XVI-lea), Louis de Foix, unul dintre arhitecţii Escorialului, a făcut din el o operă de artă, clasată ca monument istoric în acelaşi timp cu catedrala Notre-Dame din Paris, în secolul al XIX-lea, şi care acum trebuie protejată nu atît de mare, cît de vandalismul... turiştilor. Eddystone, în apropiere de Plymouth, făcea senzaţie prin 1700, anul primei sale construcţii (cea de acum, a patra, datează din 1882). Un episod interesant de conlucrare internaţională a marcat acest eveniment. O schiţă a farului a fost atunci expediată din Plymouth de către comandantul britanic al *Navy* Intendentului Marinei, la Brest, pentru a se evita orice confuzie cu farul înălţat nu cu mult înainte la Ouessant; ca precauţie, acesta fusese zugrăvit în alb, iar *Gazette de France* anunţa, în 1700, construirea farului din Ouessant „tuturor

1. Biserică deţinînd un consiliu de canonici, fără să fie totuşi sediu episcopal.

naţiunilor ale căror vase intră şi ies prin Canalul Mînecii, pentru ca cei ce vin de departe să nu ia acest turn drept cel din Scilly". Ouessant venea după un fanal pe care, „potrivit unor vechi înţelegeri cu Anglia, regii Franţei s-ar fi obligat să îl întreţină pe timp de război, ca şi pe timp de pace". Fericite vremuri, dacă se poate spune aşa, cînd ne gîndim că farul de la Cordouan a fost orb din septembrie 1939 pînă în iulie 1945.

Emulaţia domnea de ambele părţi. În 1686, a fost întreprinsă o anchetă la porunca lui Ludovic al XIV-lea, care voia „să fie informat despre felul cum sînt aşezate focurile în Anglia", spre a face şi el întocmai. Vauban s-a ocupat de această problemă. Pretutindeni, impulsul era dat sub efectul exigenţelor circulaţiei şi al posibilităţilor tehnice. Astfel, Anglia, cu precădere în perioada războaielor napoleoniene, şi-a intensificat semnalizarea pe coasta răsăriteană, favorizată de proximitatea resurselor energetice ale bazinelor sale de huilă. La rîndul ei, Franţa, care număra 24 de faruri în 1800, avea 360 în 1885 şi, în 1987, 1.088 de faruri şi lumini de semnalizare.

Evoluţia surselor de energie şi a opticii susţinea un progres generalizat. În mai puţin de un secol, s-a trecut de la cărbune la uleiuri vegetale şi minerale, la petrolul lampant (1907), la păcură (1948), apoi la electricitate. Echipamentul optic s-a schimbat radical o dată cu adoptarea oglinzilor lui Teulère şi Borda, apoi a lentilei lui Fresnel (1882), şi cu un sistem ce a trecut de la lumina fixă la eclipse alternate cu aprinderi (1854) şi la ocultări grupate cu fascicule de culori diferite (alb, verde, roşu); distanţa pînă la care răzbăteşa proiecţia luminoasă este remarcabilă în cazul farului Creach, în Ouessant, cu o bătaie de 34 de mile. Dublarea acestui far are ca scop asigurarea unei mai mari securităţi pentru cele în jur de 50.000 de vase care se angajează în fiecare an pe „culoar", arteră majoră a traficului maritim european.

Un acord internaţional, european în primul rînd, se impunea pentru ca siguranţa pe mări atît de circulate să nu fie iluzorie. Coduri internaţionale guvernează culorile luminilor, strălucirea şi frecvenţa lor; orice schimbare face obiectul unor notificări reciproce şi concertate. Depăşind, de altfel, cadrul european, *International Association of Lighthouses Authorities* ţine întruniri regulate şi publică informări, jucînd rolul uneia dintre instituţiile comune în care Europa îşi află fundamentele unirii ei.

Avanporturile

Marinari din Nord şi marinari din Sud s-au familiarizat cu genuri de porturi cu care nu erau obişnuiţi. Topografia siturilor, mişcarea sau lipsa mareelor constituiau condiţiile la care, fără îndoială, erau cel mai sensibili. Mediteraneenii erau deprinşi cu anumite configuraţii, ale căror deosebiri faţă de peisajul portuar obişnuit al Ponantului s-au evidenţiat încetul cu încetul.

Europa apuseană se deschide mai larg şi mai adînc – beneficiind şi de mai multă protecţie – prin estuare în care viaţa maritimă pătrunde pînă în punctul în care piere valul, unde se înfiripă dialogul uscatului cu apa. De aici începe să se extindă peisajul portuar. Creşterea tonajului vaselor şi a pescajului lor, conjugată cu intensitatea aluvionării în estuare, a pus problema amenajării acestora din urmă. Exista un risc de vulnerabilitate în instalarea unor porturi pe ţărm, compensat printr-o economie de timp, o dată ce se scurta sau suprima durata necesară urcării în susul fluviilor. Dezvoltarea avanporturilor a devenit caracteristică la sfîrşitul Evului Mediu şi în epoca modernă.

Unele porturi s-au lipsit de ele, din raţiuni diverse. Lisabona nu avea deloc nevoie de aşa ceva. Dimpotrivă, oraşul Bordeaux, înghesuit la capătul Girondei şi care ar fi putut să-şi amenajeze unul încă din Evul Mediu, s-a lipsit de el, concentrîndu-şi pe cheiuri aproape întregul trafic esenţial şi sezonier : vinul. Pe de altă parte, înainte de implantările industriale, nici un amplasament nu se impunea pentru a juca un asemenea rol. Multă vreme, la fel s-a întîmplat şi în cazul oraşului Nantes, mai apropiat de mare, de altminteri. Bristolului, nu-i trebuia nici lui, ca de altfel nici Londrei, aflată aproape de mare şi, deopotrivă, suficient de departe spre a fi la adăpost ; oricum, porturile secundare din East Anglia, Sussex şi Kent sînt atît de apropiate unul de celălalt, încît natura pare a le fi ursit să slujească drept avanporturi pentru Londra ; chiar Southampton a jucat acest rol la sfîrşitul Evului Mediu.

Din contră, problema avanporturilor s-a pus pentru Rouen, pentru porturile din Ţările de Jos (în sens larg) şi pentru cele din cîmpia Europei de Nord. La Rouen, ea s-a pus pe două planuri, date fiind navigaţia fluvială şi durata parcursurilor în amonte şi în aval. Accesul în estuar era dificil din cauza curenţilor şi a grindurilor. Şenalul,

sinuos şi instabil, era expus barei[1]. Chiar la începutul epocii moderne, era nevoie de trei fluxuri pentru a se ajunge la Rouen. Dacă nu era valoarea economică a ţinutului interior (regiunea pariziană), crearea unui avanport ar fi prezentat prea puţin interes (precum la Nantes şi la Bordeaux). Locuitorii din Rouen au resimţit atît de acut această necesitate, încît voiau ca noua ctitorie, Le Havre, să rămînă în sfera lor de influenţă. Le Havre a rezultat din voinţa regelui Francisc I, al cărui nume l-a şi purtat la început, *Ville Françoise de Grâce*, însă condiţiile economice, fluviale şi politice ale fondării sale ilustrau destul de bine problema avanporturilor. Fostele Ţări de Jos au oferit două cazuri opuse. Cel al oraşului Bruges a fost o luptă împotriva naturii. Două avanporturi succesive, între secolele al XII-lea şi al XV-lea, Damme şi l'Ecluse (astăzi Sluis) au fost victime ale unei înnisipări implacabile. Celebrului călător din Nürnberg, Hieronymus Münzer (Monetarius), care a vizitat oraşul în cursul turneului său european din 1495, i s-a părut că Bruges avea un farmec deja desuet; Damme rămînea însă, în ochii săi, „o preafrumoasă urbe", iar l'Ecluse, „un port minunat". La acea dată, Anversul îşi începea ascensiunea.

Escaut era şi rămîne un superb drum de apă, dar nu toţi navigatorii secolelor XV-XVI îi străbăteau cei 80 de kilometri care i-ar fi dus la Anvers, ci se limitau la releele intermediare ale avanporturilor lui; între insulele Zeeland, trecătorile sînt numeroase şi natura a optat între ele. Omul, aşijderea. Pînă în secolul al XV-lea, accesul se făcea prin est, util pentru cine venea din această direcţie, dar dezavantajos, căci însemna un ocol, în raport cu l'Ecluse; furtunile şi o mişcare pozitivă[2] a mării au deschis navigaţiei braţul apusean al fluviului Escaut, Hont. Fără a afecta vechiul avanport al Escaut-ului răsăritean, Berg-op-Zoom, ale cărui tîrguri i-au păstrat renumele, adăposturi pentru corăbii şi noi docuri s-au dezvoltat la mijlocul secolului al XV-lea pe Hont, în Insula Walcheren, la Arnemuiden, Veere, Vlissingen şi mai ales la Middelburg, deosebit de bine plasat pentru a primi bastimentele ce veneau din vest şi pentru a îndeplini, faţă de Anvers, aceeaşi funcţie ca Le Havre faţă de Rouen; vasele mari nu se aventurau în susul fluviului. Tranzacţiile aveau loc la

1. Val de maree care urcă o dată cu fluxul de la gura unui fluviu spre amonte.
2. Sau transgresiune: proces de înaintare a apelor marine spre uscat, pe suprafeţe mari, ca efect al mişcării de coborîre a scoarţei terestre.

Anvers, care, centru al afacerilor, a fost echipat cu noi cheiuri, specializate în funcţie de mărfuri, şi curînd cu trei gruie – cea veche din lemn, iar cele noi din piatră –, aproape de fortăreaţa Steen, în inima oraşului şi sub pavăza unui zid care lega, tivind fluviul, turnuri postate în amonte şi aval pentru supravegherea circulaţiei.

Lübeckul ilustrează problema avanporturilor cu o originalitate deosebită. Oraşul fusese fondat în 1158-1159, la confluenţa fluviilor Wakenitz şi Trave, la 20 de kilometri în amonte de vărsarea acestuia din urmă în Marea Baltică. Pînă la sfîrşitul Evului Mediu, adîncimea Travei a fost suficientă pentru vasele maritime. Dar poziţia Lübeckului plasa în aria sa de influenţă micile porturi ale istmului Holstein, din imediata vecinătate. În plus, firava distanţă ce separă Lübeckul de Hamburg, vreo cincizeci de kilometri, a făcut din acest port un soi de avanport la Marea Nordului, cel puţin pînă în secolul al XVI-lea. După aceea, Hamburgul şi-a luat avînt, şi-a triplat populaţia, şi-a dublat tonajul şi, înzestrat cu o Bursă, a luat locul Lübeckului în fruntea Hansei, nu fără a fi fost confruntat la rîndul său, în virtutea distanţei care îl desparte de mare, cu problema unui avanport.

Fizionomii ale oraşelor portuare

Dispunerea spaţiului urban diferea, evident, între porturile mediteraneene, cele atlantice şi cele nordice. Totuşi, pe lîngă notabile contraste în amenajare şi în comportamentele umane, unele analogii erau de-ajuns pentru ca, fie şi dacă erau doar în trecere, oamenii mării să nu se simtă înstrăinaţi. Anumite constante ar permite definirea unui tip specific de oraş maritim.

Portul este fie interior, fie exterior oraşului. Se află adeseori în afara lui în cazul porturilor fluviale ale căror întărituri urmează firul apei, de exemplu la Rouen şi la Bordeaux, la Anvers şi la Londra, tot astfel la Palermo şi Constantinopol, al cărui zid de apărare se întinde de-a lungul Cornului de Aur. În alte cazuri, zidul de incintă înglobează luciul de apă unde staţionează corăbiile ; aşa se întîmpla în La Rochelle, Marsilia, Genova sau Ragusa. În sfîrşit, ancorată în plină apă sau acostată, corabia ia contact cu un element care, pretutindeni prezent, îi concretizează prezenţa în port : cheiul.

Poezia cheiului este reală, oricît de prozaic ar fi el. Cheiul este sinonim cu escala, deci cu odihna, sau cu încheierea călătoriei, „la liman". S-a isprăvit cu temerile din larg, cu lipsa veştilor şi cu

monotonia tovărăşiei masculine de la bord. Peste tot, la Bergen ca şi la Palermo, la Gdansk şi la Hamburg ca şi la Genova, la Anvers, Lisabona sau Sevilla, la Rouen, Nantes sau Bordeaux ca şi la Marsilia, cheiul este locul docurilor şi al magaziilor, al tahturilor unde se încheie formalităţile de staţionare a corăbiilor (stalie), unde se fac declaraţiile fiscale şi anchetele judiciare. În apropierea porturilor îşi au sediul jurisdicţiile amiralităţii şi instanţele specializate, ca magistraturile, bailivul Marinei, jurisdicţii consulare ale căror nume, variabile în funcţie de ţări, corespund unor instituţii similare.

Pe chei, zgomotele sînt fel de fel : scrîşnete de scripeţi la palancuri şi, în unele porturi, la gruie. Dar cheiul mai răsună şi de alte sunete : glasurile puternice ale salahorilor, sudălmile cotigarilor, bocănitul copitelor de cai. Li se alătură mirosurile : cel, puternic, de hering, sau îmbătător, cînd e vorba de vin, parfum de răşinoase şi de mirodenii ; vin să se amestece însă şi miasmele împrăştiate de cale sau de haznalele de pe maluri. Chiar în secolul al XVIII-lea, nu toate ungherele cheiurilor erau nişte saloane.

Călătorii îşi adaugă mărturiile lor la gravurile şi tablourile ce înfăţişează porturile. Nu încape îndoială, bordelurile mediteraneene nu cunoşteau aceeaşi atmosferă precum cele din Nord ; personalul şi clientela lor au însă un aer de familie, dacă nu de identitate. Cu titlu de exemplu, vom recunoaşte analogia dintre ulicioarele ce urcă din *ripa* genoveză spre înălţimile oraşului, cele ale Marsiliei, formînd odinioară un labirint din port pînă la [catedrala] Major, speluncile de pe cheiul Chartrons, la Bordeaux, şi de pe Fosse, la Nantes, cele din cartierul londonez East End, cunoscut lui Dickens, tripourile din Anvers, Amsterdam şi Hamburg. Există, să nu uităm, o Europă a cîrciumilor marinăreşti, anterioară celei a barurilor deocheate din secolul XX.

Cheiul înseamnă toate acestea, dar el nu epuizează toate înţelesurile vieţii portuare. De la chei, străduţele pornesc în raze ; unele, la Palermo sau la Bruges, poartă numele „naţiunilor" ale căror membri îşi au acolo reşedinţa ; altele, uneori aceleaşi, poartă numele îndeletnicirii practicate de meşteri ce şi-au deschis aici prăvălie şi lucrează în văzul trecătorilor, chiar pe dig. Organism viu, oraşul portuar – mediteranean, oceanic sau nordic – urmează ritmul evoluţiei traficului ; el se dezvoltă, îşi deplasează centrul, se retrage, după cum o dictează mersul afacerilor. Oamenii, în ce-i priveşte, manifestă o preocupare pentru diferenţierea socială mai degrabă la nivelul

calităţii caselor decît al poziţiei lor topografice. Casele şi reşedinţele străinilor, cărora le-am remarcat prezenţa la Bruges şi Anvers, la Veneţia, Lisabona şi Londra, se învecinează cu cele ale spiţelor locale, înrudite prin alianţă cu bogatele familii imigrate ; aristocraţia negustorească se grupa de obicei în anumite parohii sau cartiere de vază : cele două maluri ale vestitului Canal Grande, la Veneţia ; via San Luca, la Genova ; Saint-Michel, la Bordeaux ; Saint-Nicolas, la Nantes ; Saint-Etienne-des-Tonneliers şi Saint-Jean, la Rouen ; *Strand*, la Londra... În apropierea acestor locuinţe înstărite, portul european aşeza edificiile unde se tratau afacerile : Lojele Negustorilor, pe ţărmurile Mediteranei (Genova, Montpellier, Barcelona, Valencia) ; Bursa, la Bruges, Anvers, Amsterdam, în sfîrşit, la Londra şi la Hamburg.

Mulţimea de rînd a mateloţilor, în schimb, se grupa în cartiere uneori sordide, la marginea portului, cum se întîmpla la Genova, Lisabona sau la Londra. În oraşele cele mai vechi, castelul originar domina ansamblul sau ocupa însăşi inima oraşului : la Lisabona, Castelo se înalţă peste Alfama ; la Londra, Turnul veghează curgerea Tamisei, la fel ca, la Rouen, Castelul Vechi, în preajma Senei şi, la Anvers, Steen-ul, pe malul fluviului Escaut ; tot aici pot fi menţionate castelele medievale din Brest şi din Boulogne.

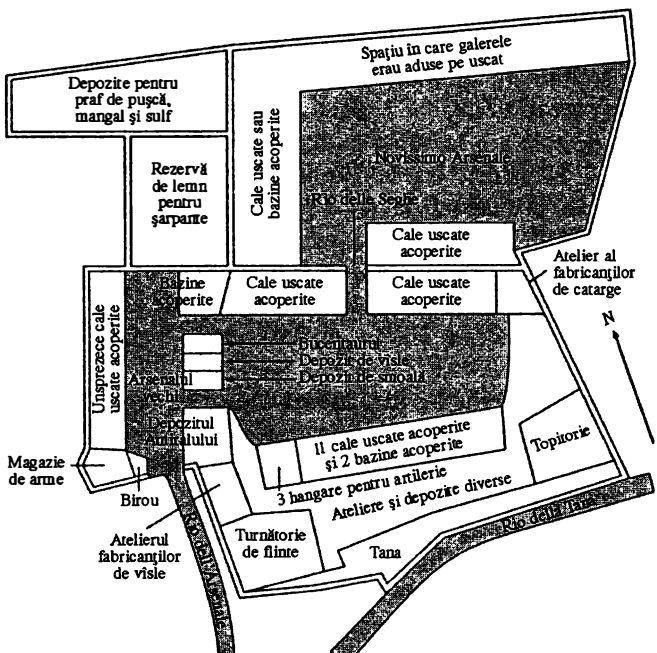
Oraşul portuar era aşadar, la sfîrşitul Evului Mediu, un organism, un model căruia portul european i-a luat forma fără a tulbura organizarea întregului.

Arsenale

Există o componentă a oraşului portuar pe care veacurile, cele moderne mai ales, au alăturat-o nucleului istoric, atît în Nord, cît şi în Sud : arsenalul. Studii comparative întreprinse de-a lungul ultimilor ani ne permit să precizăm trăsăturile comune ale acestui fenomen în spaţiul european.

Trebuie mai întîi să deosebim şantierul de arsenal. Primul este un atelier specializat care ţine de cele mai multe ori de iniţiativa privată şi a cărui activitate este limitată la un sector al construcţiei navale. Cel mai mic port, cea mai izolată coastă pot dispune de un şantier. Arsenalul, în schimb, este o instituţie dorită de o autoritate, în scopul de a se înzestra cu o flotă ; această funcţie presupune un echipament specific, un personal specializat şi îndeplinirea unor

sarcini complementare : stocare a materialelor, construcţie, armare, întreţinere. Din aceste considerente, originea arsenalelor este legată de momentul în care, din motive tehnice, economice şi politice, improvizaţia în materie nu mai e rentabilă, întrucît sînt necesare deopotrivă un volum important de capitaluri şi continuitatea competenţei, la cele mai bune costuri. Dezvoltarea arsenalelor coincide cu perioada de consolidare a statului.



VENEŢIA. ARSENALUL ÎN 1560
(după F.C. Lane)

Etimologia arabă a cuvîntului „arsenal" (*darsenaa*) traduce moştenirea mediteraneană a instituţiei, primită nu de la califat, ci, prin Bizanţ, de la Roma şi Atena. Menţionarea acestui din urmă oraş şi evocarea lui Temistocle sînt de ajuns spre a reaminti că, încă de la începuturile sale, Europa a făcut să triumfe libertatea ei asupra imperialismului persan graţie triremelor construite pe şantierele greceşti. Forţăm oare peste măsură comparaţiile dacă vom pune în

paralel geniul maritim (în sensul strict al termenului) elen din războaiele medice şi cel al Occidentului mediteranean, cu Veneţia în frunte, din epoca bătăliei de la Lepanto?

Pînă la sfîrşitul secolului al XVII-lea, modelul arsenalului, potrivit lui José Merino, rămîne mediteranean, înainte de a ceda prioritatea porturilor atlantice. Şi-a schimbat atunci fizionomia, continuînd totuşi să rămînă o unitate omogenă în ansamblul portuar. Specificitatea sarcinilor sale a determinat specializarea personalului de conducere, de administrare şi de execuţie, de la ingineri pînă la marangozi; din punct de vedere uman, arsenalul este o lume aparte, la nivel tehnic şi administrativ. Topografic şi arhitectonic, de asemenea. În raport cu cetatea portuară, arsenalul poate fi exterior sau integrat acesteia. Suprafaţa de care are nevoie a putut justifica juxtapunerea în cazul Veneţiei, al Messinei, Barcelonei, Sevillei sau Lisabonei. După aceste modele, primul arsenal regal francez a fost, încă de la sfîrşitul secolului al XIII-lea, instalat pe terenurile virane de pe malul stîng al Senei, în faţa oraşului Rouen, deci în afara zidurilor lui, şi numit *Clos des Galées*; a rămas acolo pînă în secolul al XVI-lea, cînd Francisc I a fondat Le Havre, cu un arsenal pentru construirea propriilor corăbii.

Arsenalele moderne au fost adesea creaţii de la zero, uneori pe terenuri atunci desţelenite, alteori în imediata proximitate a unui oraş deja existent. A fost, de pildă, cazul Pisei, care, în secolul al XV-lea, a văzut amenajîndu-se *Tersana* familiei Medici şi cele nouă corăbii cu vîsle ale sale pe terenuri cumpărate de la mănăstirea San Vito, aflată în afara oraşului. În Nord, toate arsenalele hanseatice au fost instalate în afara zidurilor de incintă, fie într-o insulă fluvială, ca la Köln, fie într-o peninsulă, ca la Hamburg şi Bremen. Iconografia confirmă documentaţia. La Genova, o pictură celebră a lui Cristoforo Grasso, precum şi planuri ulterioare înfăţişează şantierele foarte apropiate de zidul oraşului, dar exterioare lui.

Marea epocă a arsenalelor europene, începînd cu finele secolului al XVII-lea, le-a amplasat şi în imediata periferie a marilor oraşe portuare. Cel din Marsilia, descris în 1670, a fost construit la est de Portul Vechi, pe terenurile planului Formigier, în partea opusă oraşului medieval şi la distanţă de cartierele rezidenţiale amenajate în est. La Lorient, oraşul a fost juxtapus de Compania Indiilor propriilor şantiere. Rochefort s-a dezvoltat împrejurul arsenalului; Brestul îşi concentrează atelierele la poalele castelului şi lîngă oraş,

în amplasamentul natural al unei *ria* unde, ca şi la El Ferrol, o intrare îngustă poate fi, după caz, protecţie sau capcană.

Repartiţia geografică şi amenajarea arsenalelor corespund intervenţiei crescînde a statului. Rolul lor şi-a pierdut caracterul local, în favoarea unei misiuni în slujba unei politici de mare anvergură. Este un fapt ce se verifică la Brest, la Toulon, la Marsilia, la Cartagena, ca şi la El Ferrol, la Cadiz, care trece înaintea Sevillei. De asemenea, în Anglia: arsenalului din Southampton, echipat încă de la sfîrşitul Evului Mediu, i se adăugaseră Chatham, la jumătatea secolului al XVI-lea, şi Devonport, în 1689. În sfîrşit, în ţările Nordului, şantierele din Anvers, Amsterdam, Copenhaga, Karlskrona, Stockholm şi Cronstadt încheie harta marilor arsenale ale secolului al XVIII-lea european.

Intervenţia statului a accentuat specificitatea oraşului portuar: caracter tehnic foarte evident, în secolele XVII-XVIII, de complex industrial. Arsenalul, uzină de făurit vase, îşi stochează materiile prime, confecţionează ceea ce îi este necesar şi afectează fiecărei operaţii construcţii speciale: docuri pentru prelucrarea lemnului, forjă, macarale obişnuite sau de ridicat catarge, bazine de carenaj, la Rochefort şi la Portsmouth, încă de la sfîrşitul secolului al XVII-lea. În sfîrşit, o menţiune specială se cuvine maiestuoaselor clădiri ale frînghieriilor; cea de la Chatham, care le-a supravieţuit celor din Woolwich, Portsmouth şi Devonport, a funcţionat pînă în 1984. Cea din Rochefort, restaurată după al doilea război mondial, rămîne mîndria acestui oraş prin aspectul ei monumental.

Reprezentări mentale. Sfidările mării

Imaginile familiare şi comune marinarilor nu sînt numai materiale şi vizuale. Altele sînt de ordin mental, fondate, unele, pe întîmplări trăite şi pe convingeri, altele – pe închipuiri şi pe mituri. Legătura lor cu lumea maritimă le conferă valoare de mesaj purtător al provocărilor mării. Sfidînd timpul şi spaţiul, marea opune perenitatea şi imensitatea ei generaţiilor efemere de muritori, aşezaţi pe un pămînt delimitat. Marea sfidează constanţa continentală prin iregularitatea stărilor sale. Sfidează agitaţia oamenilor prin exigenţa tăcerilor ei, impune să i te abandonezi, căci e stăpînă a absolutului.

Europa împărtăşeşte ameninţarea acestor sfidări cu celelalte regiuni marine ale lumii; caracteristice îi sînt doar modurile de a le

accepta. Am văzut-o acţionînd atît în nord, cît şi în sud, dar nu e lipsit de interes să reţinem o selecţie a reacţiilor cel mai des observate. Un soi de gradaţie duce astfel de la groaza în faţa elementului marin la visuri de fericire, la o căutare a infinitului şi, în fine, la convingerea că există o vocaţie propusă de imensitatea marină.

Frici, fantasme şi credinţe

Ambiguitatea mării, sursă de viaţă şi tărîm al morţii, face din ea o putere deopotrivă malefică şi binevoitoare. Trebuie s-o îmblînzeşti şi, cînd se arată cîinoasă, e musai pentru marinari, potrivit expresiei lor, să „te descurci". Aşa se explică, de la paralela 36° N pînă la Cercul Polar, o sumă de fantasme, legende şi practici pe care religia creştină s-a străduit să le exorcizeze. Antropologie, etnografie, sociologie, istorie a religiilor se sprijină reciproc în încercarea de a le explica. Fondul cultural greco-latin nu şi-a limitat predominanţa la lumea mediteraneană, de vreme ce am remarcat deja confruntarea lui cu mitologiile celtică, scandinavă, slavă şi germanică. Divinităţile greceşti şi romane ale mării au întîlnit concurenţa celor ce aparţineau popoarelor păgîne din Nord ; identitatea funcţiilor a generat adeseori comutabilitatea modurilor în care erau denumite, în asemenea măsură încît literatura savantă le-a utilizat, în funcţie de ţară, şi pe unele, şi pe altele. Legendele au urmat aceeaşi evoluţie, atribuind stihiilor mării o personalitate al cărei caracter primejdios s-a afirmat pretutindeni. Fenomenele meteorologice – furtuni şi valuri seismice, neguri şi calm plat –, cu sechelele lor – pescuit sărac, devastări ale salinelor, naufragii, atacuri ale animalelor monstruoase –, alcătuiesc un univers de temut; împotriva acestor ravagii, magiile mediteraneene şi nordice îşi înmulţiseră formulele cu care creştinismul se alesese de pe urma moştenirii păgîne. Eremiţii şi misionarii răspîndiţi pe coastele Irlandei, ale Britanniei, ale Galiei şi Germaniei din Evul Mediu timpuriu nu au izbutit, în ciuda eforturilor rînd pe rînd răbdătoare şi violente, să stîrpească sau, cel puţin, să boteze practicile ancestrale. Unele au lăsat urme pînă în zilele noastre, sub forma unor tabuuri tradiţionale (prezenţa unei femei însărcinate la bord, îmbarcarea şi consumul cărnii de iepure), a unor gesturi divinatorii (interpretarea mişcărilor mării şi a direcţiei vîntului la anumite date din an, premoniţiile viselor), a unor gesturi de înduplecare, de dobîndire a bunăvoinţei (ascunderea de mărunţiş la baza catargului

principal) sau a unor preacauţii prealabile ieşirii pe mare (recurgerea la un cititor în stele, îmbarcarea unui vrăjitor înarmat cu un cuţit spre a spinteca uraganul şi cu o garnitură de formule magice). Important la aceste gesturi şi acţiuni este mobilul lor intim, perceput sau nu, conştient sau inconştient. Răspîndirea lor, remarcată de-a lungul secolelor, de pildă în Adriatica, în Baltica, în Marea Mînecii şi pe bancurile din Terra Nova, este rezultatul convingerii difuze că marea, oricît de fecundă ar fi, este un sălaş predilect al Răului, adică, pentru Europa creştină, al Satanei.

Vechile societăţi maritime erau foarte atente la semnele benefice sau malefice. Primele au dat mai peste tot naştere unor devoţiuni populare acceptate sau tolerate de autoritatea ecleziastică. Aceasta nu a putut împiedica totuşi legendele să învăluie în ceaţă întîmplările originare, nici ca unele practici superstiţioase să supraîncarce şi să deformeze devoţiuni autentice. Nu fără greutate, Biserica a reamintit semnificaţia reală a practicilor deformate. Pelerinaje au fost organizate la locurile în care tradiţia fixa eşuarea corăbiilor goale ce transportau fie trupul unui sfînt, fie statuia lui: Sfîntul Iacob la Compostela, Maica Domnului la Boulogne, spre a nu cita decît două cazuri celebre. Dimpotrivă, în faţa sacrului, diavolul şi ciracii lui se manifestau, de exemplu, prin violenţa vîntului. Într-o noapte, în timpul slujbei mănăstireşti, uşa bisericii abaţiale din Dunes a fost spartă de furtună: „Necuratul", conchide naratorul, „a fost acolo, în carne şi oase". O credinţă curentă era că ţipătul pescăruşilor exprima, în zborul lor fără istov, tînguirea sufletelor răposaţilor care îi sălăşluiau, în special ale celor pieriţi în valuri, lipsiţi de loc de îngropăciune.

Moartea pe mare era o obsesie. Să mori la bord, de accident sau de boală – scorbut ori tifos –, însemna să mori fără a-ţi mai vedea familia, casa, cătunul: trupul era aruncat în apă, într-un sac cusut la gură şi îngreunat cu o piatră sau cu o rangă; devenea apoi prada faunei marine; negreşit, leşul avea dreptul la bun-rămas din partea camarazilor şi la rugăciunea lor comună. Moartea în luptă nu presupunea nici măcar această ceremonie. Familiile, în ce le priveşte, cunoscuseră aşteptarea înfrigurată a veştilor pînă în clipa în care, trecînd timpul, certitudinea fatală se impunea.

Fără îndoială, viaţa îşi reintra în drepturi. Au fost auzite, de pildă, într-o zi de aprilie 1516, clopotele bisericii din Penmarch, în Bretania, sunînd pentru celebrarea colectivă a recăsătoririi tinerelor

văduve ale naufragiaţilor de pe *Pierre*, răpuşi de mare în ianuarie ce trecuse. Totuşi, profunzimea emoţiei rămînea vie, căci, se credea, sufletele morţilor fără mormînt erau sortite să rătăcească, dînd glas vaierelor prin şuierul vîntului şi ţipătul păsărilor. Partea cea mai rea a neliniştii era aceea că, la sfîrşitul lumii, trupurile naufragiaţilor aveau să fie de negăsit pentru învierea obştească.

Neputîndu-se reculege la mormîntul dispăruţilor, familiile oamenilor mării şi confreriile lor îşi înmulţeau rugăciunile pentru odihna sufletelor răposate, sub forme spontane, precum *proëlla* din Ouessant, sau mai canonice, precum celebrarea unor slujbe. Mediile maritime erau predispuse să îmbrăţişeze evlavia în favoarea sufletelor din purgatoriu, dezvoltat, potrivit lui Jacques Le Goff, începînd din secolul al XII-lea. Localizarea acestui spaţiu în care lua sfîrşit îndreptarea spirituală, acceptat din Irlanda pînă în Calabria, se insera pe căile maritime ale unor tradiţii ce datau din vremea Sfîntului Patrick. Nu era oare un izvor de mîngîiere pentru familiile frămîntate de mîntuirea înecaţilor lor?

Respingerea oficială a credinţei în purgatoriu, în ţările devenite protestante începînd din secolul al XVI-lea, a evacuat oare complet din conştiinţa populară convingerea legată de prezenţa spirituală a sufletelor celor dispăruţi? Depunerea de plăci în memoria lor, analoage „zidurilor pentru cei pieriţi în mare" din parohiile bretone, să nu fie oare, în ţările nordice, decît o tradiţie comemorativă, lipsită de invitaţia la rugăciune, măcar personală, pentru cei morţi? Utilizarea unor asemenea pomeniri caracterizează ţări în care mitologia germanică şi anglo-saxonă pare înrădăcinată, în care „legendele nălucilor de pe mare, ale vaselor-fantomă şi ale altor olandezi zburători stîrnesc atîtea povestiri la teugă". În aceşti termeni, Alain Cabantous pune o problemă nerezolvată încă. Pare însă posibil să admitem că, în ceea ce priveşte un aspect atît de important, mentalitatea oamenilor mării din Europa apuseană păstrează, pînă în zilele noastre, o coerenţă fundamentală.

Vise de fericire. Mitul insular

Contrastele psihologice din mediile marine fac să se învecineze tendinţe morbide cu căutarea unor compensaţii pe cărările speranţei. Nu este aceasta oare o caracteristică a societăţilor, precum cea a oamenilor mării, în care aşteptarea e o atitudine generală? Dar

speranţa înseamnă şi puţină visare, iar forma ei curentă este aşteptarea unei vieţi şi a unei lumi mai bune. La societăţile maritime, mirajul – sau, mai bine zis, mitul – insulelor fericirii este constant şi semnificativ.

Acest vis s-a găsit, în timpurile de început ale Europei, în moştenirea clasică şi printre legendele celtice. Coloratura mitului a variat nu numai fiindcă insulele visate erau de negăsit, ci mai ales fiindcă, realităţile întîlnite necorespunzînd speranţelor, fericirea trebuia căutată mereu în altă parte. Episodul legendar al balenei care s-a cufundat cînd Sfîntul Brendan oficia liturghia pe spinarea ei este simbolic. Fericire sperată, iluzia descoperirii, fericire pierdută, o nouă căutare: circuitul este semnificativ pentru aventura omului.

Căutarea fericirii se naşte din nostalgia paradisului terestru primordial, plasat de cartografii medievali undeva în emisfera nordică, în poziţie insulară, izolată adică, delimitat de continent printr-o barieră sau prin munţi. Idealul insular îmbracă toate formele imaginabile, în funcţie de gusturi, temperamente şi epoci. Distanţa pe mare, absenţa vecinătăţilor inoportune sînt condiţii valabile atît pentru eremiţii Evului Mediu timpuriu, în Insulele Lérins, în cele bretone, anglo-normande, irlandeze, scoţiene, cît şi pentru îndrăgostiţii din romanele celtice.

Idealizate, aceste insule pot fi sau purgatoriul ascetismului (ne gîndim la cele din Nord), sau raiul tuturor plăcerilor (Antilia, Insulele Fortunate), tărîm al dragostei fără oprelişti, al bogăţiei, căci soarele scapătă pentru a zămisli aur, al înlesnirii traiului, fără chin şi fără muncă, fiindcă natura oferă totul. Dacă aceste insule sînt locuite, puţinii lor ocupanţi sînt fericiţi, buni din fire, dispuşi să împartă. Să adăugăm că aceste insule sînt escale către vaste ţinuturi ale belşugului şi ale plăcerii de a trăi: pentru Cristofor Columb, Antilele erau escale pe ruta spre fermecătorul Cathai. Minunile (*mirabilia*), pe cît de excepţionale, pe atît de admirabile, au alimentat visele atlantice, ca şi pe cele ţintind Oceanul Indian.

Persistenţa mitului insulelor a cunoscut avataruri multiple. Natura lor favorabilă a fost cel mai des întîlnită. Ea a suscitat migraţiile scandinave, căutarea bancurilor din Terra Nova; l-a mînat pe infantele Castiliei să pornească în cucerirea Insulelor Fortunate, în secolul al XIV-lea; i-a purtat pe Jean de Béthencourt şi pe Gadifer de La Salle în Canare, la începutul secolului al XV-lea, iar pe genovezi, portughezi şi castilieni – în Madera şi în Azore. La un nivel şi mai oniric, imaginea „bunului sălbatic" trece de la *Romanul trandafirului*

la *Paul şi Virginia* şi la Bougainville ; ea a inspirat *Utopia* ; a ghidat turiştii prin Harta Iubirii ; s-a întrupat în *Robinson Crusoe* ; în sfîrşit, adolescenţii secolelor al XIX-lea şi XX află în Jules Verne un pilot spre *Insula misterioasă*.

Mitul insular părea să privilegieze arhipelagurile îndepărtate. Misionarii francezi din secolele XII-XIII au văzut insulele din Atlantic apropiate de continent cu ochii credinţei. Ca şi predicatorii franciscani din secolul al XV-lea care au dat aici un suflu nou eremitismului, un Michel Le Nobletz, un Julien Maunoir, un Louis Grignion de Montfort vedeau în insule „un fel de oglindire a paradisului terestru, fără mărul şi şarpele ispitei" ; acest tablou idilic a fost, poate, opera lor, dacă luăm în considerare influenţa unor laici precum François Le Su, pescar din Sein, şi, la Ouessant, Françoise Troadec, ale cărei cunoştinţe cartografice moştenite de la înaintaşul ei Brouscon, din Conquet, i-au îngăduit să închipuie hărţi (*toalonnou*) ce descriu, sprijinindu-se pe detalii tehnice, navigarea spre Cer, pe mări dificile : replică apostolică a Hărţii Iubirii.

Chiar în Secolul Luminilor, visul nu are mereu culoarea luminoasă a fericirii. Unii se îndoiesc ; alţii sînt dezamăgiţi, mai cu seamă de insulele apropiate de Europa : insule prea mari pentru izolare, prea cunoscute pentru a predispune la visare. Un exemplu original în acest sens este opinia lui Frederic cel Mare. Reflectînd asupra lui Machiavelli, el îi pune faţă în faţă, cu o luciditate neîndurătoare, pe englezi şi corsicani. Scrie, în 1740, cu mai puţin de treizeci de ani înainte de naşterea lui Napoleon : „Romanii, care cuceriseră Britannia şi nu o puteau păstra în bună pace din pricina firii turbulente şi belicoase a neamurilor ei, au luat hotărîrea să le feminizeze, ceea ce le-a şi reuşit... În ce-i priveşte pe corsicani, aceştia sînt o mînă de oameni la fel de viteji şi de hotărîţi ca englezii ; nu vor fi îmblînziţi, socotesc, decît prin prudenţă şi bunătate".

Nevoie de absolut

Permanenţa fenomenului religios în civilizaţia maritimă, dincolo de avatarurile europene ale religiei creştine, cu începere în special din secolul al XVI-lea, cere o explicaţie sau măcar o analiză. Insulele atlantice nu au fost singurele beneficiare ale unui efort din partea misionarilor catolici. Litoralul ţărilor latine a făcut dovada unui ataşament la credinţele sale : apelul lor la mijlocirea Sfintei Ana,

începînd din Auray, în secolul al XVII-lea, s-a răspîndit pe tot cuprinsul Occidentului şi, dincolo de ocean, pe ţărmurile fluviului Saint-Laurent. Biserica post-tridentină a extins asupra oamenilor mării un efort de aprofundare care a depăşit simpla menţinere a unei situaţii recunoscute. Generaţia Sfîntului Vincent de Paul, „apostolul galerelor", a cunoscut în Franţa şi în Spania o *Missio navalis*, strămoaşă îndepărtată a contemporanei „Misiuni a mării", iar lucrarea deja citată a iezuitului Georges Fournier, *L'Hydrographie*, dezvoltă ceea ce, *mutatis mutandis*, ar corespunde unei pastorale a mării. Prin rutină, dar şi cu ajutorul preoţilor de campanie îmbarcaţi pe cele mai mari corăbii, rugăciunea zilnică la bord rămînea „un element indispensabil vieţii de obşte". Cum ideile „Luminilor" au pătruns mai puţin în rîndurile echipajelor decît în cele ale ofiţerilor, Revoluţia însăşi nu a bulversat nici profund, nici durabil credinţele şi practicile.

Europa protestantă a cunoscut aceeaşi stare de fapt. În Anglia şi în Scoţia, de exemplu, rigoarea cu care erau vînate devoţiunile tradiţionale ar fi putut tulbura spiritele. Or, unii mateloţi continuau să formuleze legăminte şi să facă pelerinaje, sau chiar – la Danzig, de pildă – le cereau tovarăşilor rămaşi catolici să o facă în numele lor. Persistenţa unor astfel de practici este atestată de-a lungul secolelor al XVII-lea şi al XVIII-lea. Totuşi, cîţiva pastori reformaţi, sesizînd pericolul, au scris încă din secolul al XVI-lea cărţi de rugăciuni în limba engleză pentru uzul marinarilor şi au stimulat lupta împotriva imoralităţii şi blasfemiei. Succesul a răsplătit inegal aceste eforturi, şi totuşi, la sfîrşitul secolului al XVIII-lea, un *revival* religios, rezultat al unei largi răspîndiri a Bibliei, s-a manifestat în *Navy*, chiar şi pe timpul revoltei din 1797.

Putem cumva propune o explicaţie a perenităţii simţului religios la oamenii mării? E o banalitate (dar de ce ar fi banalitatea eronată?) să o atribuim contactului cu imensitatea. Asemenea muntelui şi deşertului, marea invită la reflecţie; fiindcă e necuprinsă, poate îndrepta spiritul spre infinit. Confruntarea cu primejdia incită la umilinţă personală în faţa forţelor superioare. Asociată cu vieţuirea alături de nişte tovarăşi, această confruntare cere, în numele unei solidarităţi necesare, depăşirea de sine şi îndeplinirea părţii ce-i revine fiecăruia din sarcina comună. Explicaţia care se impune este, pe lîngă conştiinţa propriei relativităţi, o anumită nevoie de absolut.

Chemări

Provocările mării sînt în egală măsură invitaţii. Ea oferă în acelaşi timp şi drumurile, apropiate şi îndepărtate: cele care au constituit reţeaua relaţiilor costiere în Europa, apoi cele care au ţesut pe faţa oceanelor un fel de pînză de păianjen, asemănătoare liniaturii din portulane şi din rozele vînturilor înscrise în ele. Pentru a răzbi, a fost nevoie de multă imaginaţie, de iniţiativă, de curaj şi de spiritul sportiv care, cunoscîndu-şi posibilităţile, le exploatează pînă la ultima picătură şi se depăşeşte pe sine. Dialogul marinarului cu marea e plămădit din întrebări şi răspunsuri.

La început sînt curiozitatea, dorinţa de cunoaştere şi gustul riscului. Istoria riscului ar merita un studiu al mobilurilor, mizelor şi rezultatelor sale. Imaginaţia care animă întreprinderea îi prevede aspectele şi derularea, îi creează obiectul şi îl proiectează într-o imagine, mentală mai întîi, concretizată mai apoi. Nu cumva avem aici unul dintre învăţămintele marilor descoperiri, de care al cincilea centenar, recent sărbătorit, ar putea profita la ceasul cînd Europa unită îşi caută drumul?

Unii pot socoti drept o insolenţă faptul de a numi „vocaţie" răspunsul europenilor la ispitirile mării. Să le fi respins ar fi echivalat cu o eschivare, iar marea a mai făcut şi altor popoare asemenea oferte. Atuul Europei în dialogul ei cu oceanul a fost pregătirea acestui dialog cu mult timp înainte. Talasocraţia ateniană a fost o moştenire; aventura celtică şi cea vikingă, o experienţă; succesele veneţiene şi genoveze, o şcolire; iniţiativele portugheze, un act de cutezanţă.

Natura solicitărilor la care oamenii mării au fost sensibili revelează tipul de chemări cărora le-au răspuns. Spre orice parte a Europei ne-am întoarce, aceleaşi gesturi s-au reperat, în general în aceleaşi momente. Este banal, dar necesar să punem pe primul plan mobilurile economice ale expansiunilor maritime de la sfîrşitul Evului Mediu. Ele au fost dublate de ambiţii politice şi coloniale, începînd cu secolul al XVI-lea. Europa s-a crezut chemată să-şi asume activitatea maritimă a lumii şi aproape toate statele au considerat că rolul lor era să participe şi ele la această activitate: după Portugalia şi Spania, Franţa şi Anglia, Danemarca şi Provinciile Unite, iar mai apoi Germania şi Italia unificate. Rusia a apucat un

drum diferit, pentru a ajunge la un rezultat asemănător pe planul continental eurasiatic. Astfel, noţiunea de colonie continua să fie asociată cu teritoriile de peste mări pînă ce, foarte recent, zdruncinarea URSS-ului a pus pe deplin în lumină caracterul colonial al imperiului său.

În plus, Europa şi-a închipuit că trebuia, prin intermediul mării, să călăuzească şi spiritele. Bisericile creştine au socotit de datoria lor să propună, uneori să impună, adevărurile evanghelice ale căror deţinătoare erau.

Misionarii au mers pe urmele marinarilor, iar reînsufleţirea propagandei a utilizat chiar acest termen în secolul al XVII-lea pentru a desemna congregaţia romană însărcinată cu evanghelizarea neamurilor.

Diversitatea acestor vocaţii – economică, politică, intelectuală, morală, religioasă – nu epuizează numai dimensiunea geografică a Europei în ansamblul său. Ea a avut şi păstrează o dimensiune socială, sub aspectele cele mai variate. Iată de ce rezonanţa vieţii maritime poate fi percepută, în diferitele sectoare ale civilizaţiei europene, cu tonalităţi totuşi inegale.

Capitolul al X-lea

O dimensiune culturală: a vedea, a simţi şi a înţelege marea

La capătul unei plimbări rapide pe ţărmurile europene, pare oportun să consultăm martorii care, cu un titlu sau altul şi din puncte de vedere diferite, au privit marea, i-au căutat sau evitat compania, i-au ascultat glasul şi i-au răspîndit mesajele. Istoria, într-adevăr, percepe, în timp şi spaţiu, felul în care europenii au văzut, simţit şi înţeles marea.

Texte literare

Literatura a reţinut bogăţia temei maritime. Această bogăţie, fără a avea nici acelaşi volum, nici aceeaşi valoare de la o epocă la alta, a contribuit la personificarea europeană. Perspectivele asupra mării pot fi opuse atunci cînd provin de la un mediteranean sau de la un nordic, dar natura lor nu diferă în mod esenţial, iar procedeele de descriere oferă asemănări remarcabile. Ţinînd seama de diversitatea limbilor, a temperamentelor şi a circumstanţelor, referirea la mare prezintă analogii – şi similitudini – în texte de naturi şi din epoci diferite. Unele, cu caracter convenţional, sînt populate de *topoi*; altele – mai tîrzii, pare-se – caută să exprime o viziune realistă asupra fenomenelor marine. În amîndouă cazurile, viziunea are un colorit fie pesimist şi defavorabil, fie optimist şi favorabil. Aceste aspecte se întrepătrund în mod frecvent. În Europa, filonul este dublu şi două tipologii s-au transmis din generaţie în generaţie, interferînd una cu alta. O imagine mediteraneană, luminoasă, alternînd fantezie şi melancolie, contrastează cu o alta oceanică, de multe ori nuanţată, cu tonuri mai blînde, dar supusă capriciilor mareei şi unor înspăimîntătoare furii. Şi una, şi cealaltă fac să alterneze îndoiala şi

teama cu acalmia. Aceste instabilităţi ale dispoziţiei mării sînt perceptibile în moştenirea greco-latină şi în tradiţia „barbară" a Nordului. Homer, Tucidide, Virgiliu se învecinează cu vechile „saga" celtice, scandinave şi slave, astfel încît, aşa cum am văzut, ajung să facă obiectul unei contaminări reciproce şi să cunoască suprapunerea parţială a panteonurilor şi legendelor lor.

Luînd locul cultelor păgîne, creştinismul a angajat o luptă fără cruţare împotriva mitologiei lor. Referinţele maritime ale literaturii medievale au conservat semnele acestei confruntări în domeniile cele mai diverse : hagiografie sau romane cavalereşti şi poeme curteneşti, texte liturgice şi predici, tratate teologice şi morale, „oglinzi" ale lumii sau, în fine, corespondenţe. Asupra mării, societatea medievală, ca şi cea antică, avea o viziune ambiguă, considerînd-o simultan împărăţie a răului/nenorocirii şi sursă de fericire/bunăstare. Creştinat, Evul Mediu vede marea disputată între Dumnezeu şi Satana, care încearcă să i-o smulgă celui dintîi. Frica şi speranţa coabitează. Sînt texte care o exprimă : marea e în afara legii comune. E greu uneori să discerni clişeele şi redundanţele de stil care nu au legătură cu realitatea. Pentru a-i linişti pe credincioşii tulburaţi de erezii şi de schismă, în jurul anului 1400, povestirea evanghelică a furtunii domolite de Hristos a servit ca model pentru acele *exempla* despre încercările corăbiei Bisericii şi ale cîrmaciului ei, suveranul pontif. Prudenţa se impune în interpretarea temei mării. Căutarea efectului stilistic şi a sugestiei impresioniste se combină cu reflexele unei realităţi autentice. Naratorii de călătorii precum pelerinajele în Orient se zgîrcesc cu precizările despre navigările lor, pe care le socotesc banale, dar zăbovesc asupra unor episoade fabuloase şi evocări fantasmagorice în care amestecă reminiscenţe clasice atestînd nivelul culturii lor biblice sau profane : sirenele se întîlnesc cu Noe şi Iona. Observaţiile nautice ale unui atare cronicar – de exemplu, Joinville – reţin atenţia.

Unii autori aveau o experienţă maritimă. Să reamintim precizia însemnărilor lui Adam din Bremen despre mările nordice şi competenţa navală a poetului normand Wace. La finele secolului al XII-lea, Pierre de Blois descrie o traversare înspăimîntătoare din Anglia în Franţa, petrecută în iunie 1178 : cîrmaciul trebuise să pună corabia în pană, singura manevră ce-i permitea să aştepte calmul de a doua zi, cînd, încheie el, „a fost de parcă m-aş fi sculat din morţi". În secolul al XIV-lea, la Florenţa, *Povestirile* lui Boccaccio plasează

episoade romaneşti în spaţiul, cunoscut lui, al activităţii mediteraneene dintre Baleare şi Egipt, de la Neapole la Trapani, în Sicilia; el descrie operaţiunile de vămuire la Palermo şi negoţul în tîrgurile de la Barletta. Pirateria îi furnizează alte episoade romaneşti: o biată creştină captivă, slujind o doamnă sarazină, învaţă în casa acesteia araba, prelucrînd mătasea, fibrele de palmier şi pielea; o alta, aruncată pe Insula Pongo de o furtună în care-i pierise soţul, a trăit aici mai multe luni ca o „adevărată sălbatică", pînă ce o tartană genoveză o culege din întîmplare. Furtunile sînt prezentate ca nişte pedepse divine. La rîndul său, Petrarca e îndeajuns de bun cunoscător al obiceiurilor marinăreşti spre a compara îngroparea victimelor ciumei din 1348 cu arimarea unei încărcături: „Aşa cum se îndeasă mărfurile pe laturile unei corăbii, şi leşurile erau acoperite cu o lopată de pămînt, pînă se ajungea la buza gropii". În Franţa, Eustache Deschamps nu avea altă experienţă a mării în afară de trecerile prin Marea Mînecii, dar nu se împiedică în clişee cînd e să le descrie neajunsurile: „Auzul mării mari vuind" îl împiedică să doarmă şi, adeseori, spune el (Balada 84):

Schimbată marea în furtună,
Îţi vine să scobori în cală,
Să-ţi caşti mai mult căscata-ţi gură,
Şi de putoare să vomiţi.

Un alt exemplu vine de la un castilian, D. Pedro Niño; în *Victorial*, el îşi povesteşte călătoria de pe coastele iberice pînă în Flandra, la începutul secolului al XV-lea. Îţi trebuia îndrăzneală pentru a te aventura în curenţii mareici din Sein, pe timp de noapte: „talazurile", a observat el, „erau aşa înalte, că nu se mai vedea luna". La Aberwrach, în Limanul Zînelor, combustiile smîrcurilor din împrejurimi treceau drept duhuri rele.

Literatura dovedea şi mai puţină grijă pentru realism atunci cînd reprezenta episoade maritime pe scena unui teatru. Dacă regizorii făceau un efort de a obţine verosimilitatea, publicul fremăta de plăcere la reprezentarea naufragiilor.

S-ar putea crede că în epoca marilor discursuri maritime realismul a biruit definitiv convenţionalismul literar. Cele două curente persistă însă şi se întrepătrund. Erasmus este pesimist fără înconjur; descrierea *Naufragiului* pe care, sub pseudonimul Adolf, i-l prezintă lui Anton îi smulge celui din urmă această exclamaţie: „Ce poveste de groază!

Asta înseamnă să navighezi? Doamne fereşte să-mi treacă prin minte aşa un gînd!". Luînd la rîndul său cuvîntul, cu tonul unui cunoscător, Rabelais introduce umorul în evocarea unei furtuni; Panurge şi fratele Ioan Spintecătorul se referă simultan la demoni şi sfinţi, pentru a risipi „cumplita ciumă a milioanelor de draci ce ţin sobor să-şi pună stareţ nou". „Ce nebunie", mai spunea Erasmus, „să te încrezi în mare!".

Să fi fost nişte nebuni exploratorii oceanului? Mai rău: echipajele recrutate de unii – printre care şi Magellan – cuprindeau delincvenţi. La mijlocul secolului al XV-lea, hagiograful lui Henric Navigatorul, Gomes Eanes de Zurara, dispreţuia *„genta baixa"* îmbarcată pe vasele angrenate în descoperiri, pe care Luis Vivès, în secolul următor, o şfichiuia prin această intraductibilă acuză: *„faex maris"*. În literatura secolului descoperirilor, oamenii mării au împărtăşit adeseori proasta faimă a mării înseşi. Au beneficiat uneori de elogii comparabile celor aduse eroilor din navigările antice. După Zurara, reprezentanţii regelui Portugaliei la curtea Romei au descris cu accente epice, la sfîrşitul secolului al XV-lea, faptele de vitejie ale compatrioţilor lor. João de Barros şi Camões au preluat ştafeta de la ei. Literatura pe care au suscitat-o descoperirile lui Cristofor Columb, Magellan, Verrazano a avut în Spania, Italia şi Franţa ecouri prea cunoscute pentru a mai insista asupra lor. Acestea ecouri ajungeau la toate straturile sociale, de exemplu în Normandia, unde subiectele maritime constituiau, în vremea unui Jean Ango, tema unor concursuri literare anuale ai căror lauri nu erau de dispreţuit pentru mari poeţi precum Clément Marot. Mai mult, unii navigatori erau ei înşişi umanişti – de pildă, Jean Parmentier din Dieppe, latinist, elenist şi totodată marinar încercat.

Astfel, în ciuda prostului renume al tagmei mateloţilor şi în pofida spaimei pe care o insufla elementul marin, marea dobîndeşte drept de cetate în literaturile europene. În timpul umanismului însă, totul se amestecă: evocarea divinităţilor pelagice ale Antichităţii cu invocarea Fecioarei Maria, supranumită *Stella Maris*, miturile populare cu *Legenda aurită*, ştiinţa navigaţiei cu empirismul drumului bătătorit. Nici Neptun nu şi-ar mai fi putut recunoaşte aici peştii.

Două genuri au luat naştere atunci. Unul, literar, supunîndu-se imaginarului simbolic; celălalt, din ce în ce mai ştiinţific. Sub forme evolutive, ambele curente au dăinuit, iar europenii se recunosc şi în unul, şi în altul. Deşi nu este nevoie să descriem pe larg aceste curente, să remarcăm totuşi cîteva etape şi cîţiva martori.

Descrierea ţinuturilor era un gen vechi şi vivace. Autorul castilian al deja menţionatei *Libro del conoscimiento* şi cartea contemporanului său (secolul al XIV-lea) Jean de Mandeville continuau să fie obiectul lecturii şi traducerilor în toate limbile europene. „Geografia" lor enumerativă şi descriptivă admitea, cu cîteva prudente rezerve, multe legende tradiţionale. Acelaşi lucru i s-a reproşat şi lui André Thevet, a cărui operă, în secolul al XVI-lea, conţine curioase melanjuri, din care imaginaţia nu lipseşte. Asemenea opere stau alături de relatări serioase, între care jurnalul de călătorie al lui Münzer prin întreg Occidentul, cel al lui Claude de Bronseval în Peninsula Iberică, al lui Sigismund de Herberstein în Rusia şi al lui Montaigne în Italia ; toţi aceştia aduc la cunoştinţa Europei timpului lor mărturii a căror personalitate contrastează cu caracterul convenţional al precedesorilor.

Dacă obiectul multor relatări de călătorie din secolele XVI-XVII nu este european, caracterul lor maritim, în schimb, traduce atenţia autorilor pentru domeniul mării în general şi nu ne lasă indiferenţi. Îndepărtarea de Europa, dincolo de orizonturile ei oceanice, este purtătoare de semnificaţie. Din călătoriile sale în Brazilia, Jean de Léry adusese observaţia potrivit căreia „cei ce n-au fost pe mare (...) n-au văzut decît jumătate din lume". Remarca lui rămîne valabilă pentru secolele următoare, şi îi va fi iertat autorului cărţii de faţă dacă va spune că s-a simţit cu adevărat european şi că a înţeles Europa prin mijlocirea unei misiuni în Brazilia, în 1962.

O distincţie între referinţa concretă, cîteodată ştiinţifică, la mare şi evocarea literară a acesteia este decelabilă începînd cu secolul al XVII-lea, în special în Franţa, în Anglia, în Spania şi Italia.

Evocarea literară este impregnată de clasicism ; Mediterana deţine la acest capitol un loc mai vast decît Atlanticul. În genurile narative şi dramatice, ca şi în poezie, numărul şi importanţa aventurilor maritime corespund gustului pentru romanesc, senzaţie şi spectacol, pe care o teză a dnei Bournaz-Baccar l-a analizat îndeaproape. Autorii, chiar Corneille, în ciuda legăturilor maritime ale oraşului său, Rouen, au arareori o cunoaştere directă asupra mării. Curiozitatea pentru lumea marină şi pentru depărtările de dincolo de ea, ambivalenţa mării ţin, de cele mai multe ori, loc de cunoaştere. Totuşi, prin forţa sa evocatoare, vocabularul nautic a trecut nu o dată în limbajul curent al scriitorilor. Unii dau dovadă de simţire în faţa mării : „Poţi visa nespus de dulce cînd te plimbi pe malul mării", îi scria *la Grande Mademoiselle* dnei de Motteville.

Totuşi, marea e rareori descrisă pentru ea însăşi, dată fiind neîncrederea pe care o inspiră. În romanele şi piesele de teatru pe care le-a prilejuit inspiraţia maritimă, concepţia dramatică asupra mării privilegiază aventurile tragice, într-un cortegiu de metafore şi de hiperbole. Tema fugii care îngăduie schimbarea identităţii şi refacerea vieţii, ca şi aceea a răpirii de către piraţi şi a căderii în robie se inspiră din legende antice şi din realităţi piratereşti; monştrii marini rivalizează cu furia valurilor şi a vîntului, precum şi cu cruzimea omului.

A fost nevoie de talentul excepţional al lui Shakespeare, în *Furtuna*, pentru a se ieşi din convenţionalismul mitologic şi pentru ca, în dialogul lui Prospero cu Ariel, să fie exprimat realismul naufragiului: „Toţi au căzut", zice Ariel, „în spuma cea sărată", şi adaugă cîntînd: „La cinci braţe-ţi zace tatăl. Oasele mărgean îi sînt"; autorul îi atribuie, în sfîrşit, regelui Ferdinand acest strigăt, imitat, poate, după *Cartea a IV-a* a lui Rabelais: „Iadu-i deşert,/toţi dracii-s strînşi aici!".

La ceilalţi autori, precum Corneille, prezentarea rămîne livrescă în punerea în scenă a *Andromedei*, ca şi la Rotrou, în *Ifigenia în Aulida*. Referinţa marină pare a fi mai directă în romanul *Artamena sau Marele Cirus* al lui Madeleine de Scudéry, dacă admitem o legătură între pitorescul descrierii pe care o face arderii a douăzeci de galere şi pictura *Troiene incendiind corăbii* a lui Claude Gellée, zis Lorrain, anterioară cu şase ani romanului. Fără să ţinem seama de jocul literar, sensibilitatea pentru mare apare şi la alţi autori, de pildă, în descrierile pe care le face strîmtorii Gibraltar şi promontoriului Belle-Ile normandul Saint-Amant, în pofida criticilor lui Boileau. În fine, îi sîntem recunoscători lui Tristan L'Hermite pentru a fi dat unui poem simplul titlu de *Marea*.

Începutul secolului al XVIII-lea a inaugurat, în întreaga Europă, valul povestirilor de aventuri pe mare. Începînd din 1699, romanul *Aventurile lui Telemac*, scris de Fénelon pentru educaţia ducelui de Burgundia, nepot al lui Ludovic al XIV-lea, a cunoscut un mare succes de public, dar ceea ce au găsit în el cel puţin trei sau patru generaţii era o Mediterană în manieră antică, în care Neptun, Amfitrita şi nereidele le poartă fantezia din Tyr pînă-n Cartagina şi din Corint la Siracuza. Anglia, părăsind aceste reverii şcolăreşti, a propus altele în loc, întemeiate pe realitate. În 1719, Daniel Defoe construia un roman despre peripeţiile scoţianului Alexander Selkirk, *alias* Robinson

Crusoe, şi, şapte ani mai tîrziu, un succes identic încununa *Călătoriile lui Gulliver* de Jonathan Swift; ambele au fost traduse sau imitate în străinătate preţ de decenii. Nicolas Chamfort a făcut aceeaşi experienţă, publicîndu-şi *Juna indiană* (1764). Francezii au trebuit să aştepte pînă în ajunul Revoluţiei (1788) pentru a se emoţiona în faţa naufragiului, cu totul real şi înfăţişat fără nimic romanţat, al lui *Saint-Géran*, la bordul căruia se aflase şi Virginia lui Paul. Bernardin de Saint-Pierre vizitase, spre a scrie în cunoştinţă de cauză, Port-Louis, sediu al Companiei Indiilor. Această aluzie ne determină să menţionăm enormul succes european al relatărilor de călătorie ale lui Cook sau Bougainville. Fără a fi vorba în ele despre mările europene, interesul europenilor pentru mare, oriunde s-ar afla aceasta, apare ca un semn al vremurilor.

Aceeaşi atenţie s-a manifestat de atunci încoace în mai multe genuri literare: opul pedagogic (în măsura în care e unul dintre ele), povestirea de călătorie, romanul, poezia şi, uneori, teatrul. Ele sînt tot atîtea mijloace de a surprinde influenţele graţie cărora au intrat în scenă marea şi marinarii în prima jumătate a secolului al XIX-lea, de a afla cum a fost privită lumea maritimă şi care a fost evoluţia acestei percepţii.

Cărţile pentru tineret sînt, se înţelege, reflecţia imaginilor mentale ale adulţilor. Posteritatea lui *Telemac* a devenit banală, dar, în cazul Franţei, zugrăvirea mării s-a făcut însoţindu-se cu căutarea realismului pedagogic al „lecţiilor intuitive"[1] de odinioară, cărora li s-a substituit televiziunea. Timp de un secol în care a fost succesiv reeditat (1877-1976), *Le Tour de France par deux enfants* şi-a plimbat tinerii cititori de la Marsilia la Dunkerque. Apoi, alţi doi copii din zilele noastre, adică de după al doilea război mondial, au preluat ştafeta, din Le Havre pînă la Bayonne (1977). Între timp, *Le Voyage d'Edgar*, început la Marsilia, îşi purta pasagerii în Baltica şi, de acolo, spre Groenlanda; această lucrare datează din 1938, dar deschiderea ei europeană merită o menţiune, îndreptăţită de umorul unui capitol intitulat „Despre cîteva personaje care bîntuie Gibraltarul". Cititorul este introdus într-un salon în care se întreţin: o mică prinţesă, „Mediterana"; o tînără domniţă cu trup subţire şi piele neagră,

1. *Leçons de choses*, metodă pedagogică utilizată în general în clasele mici şi constînd în familiarizarea copiilor cu obiecte uzuale, cărora aceştia să le poată descrie şi descoperi, prin experienţă, diversele însuşiri.

„Doamna Africă"; un bărbat înalt, puternic, cu izbucniri bruşte şi violente, purtînd numele de „Atlantic"; în sfîrşit, „Doamna Europă", bătrînă cucoană bine păstrată, teribil de scrobită, din cale-afară de conservatoare; o panglică îi ascunde gîtul ridat; e împodobită cu o pălărie din timpul reginei Victoria şi o măsoară pe Doamna Africă printr-un lornion.

Dezvoltarea unei literaturi maritime în Europa a fost un avatar al romantismului, după cum a arătat un studiu de Monique Brosse. Precursorul i-a fost Bernardin de Saint-Pierre, căruia i se datorează tema furtunii – spectacol, încleştare epică presărată cu intervenţii magice şi malefice şi, în acelaşi timp, fenomen meteorologic. Tema se pretează unui ceremonial şi unui soi de protocol care nu exclud detaliile tehnice. Adevăraţi marinari, precum Byron şi Fenimore Cooper, au fost iniţiatorii romanului maritim. Cel de-al doilea trece drept răspunzător pentru popularizarea tipului eroic al lupului de mare. *Pilotul* său (1823) ar fi fost inspirat de *Piratul* lui Walter Scott, care l-a precedat cu doi ani (1821). În generaţia lui, dar şi după el, cei sensibili la drama eroilor şi care i-au admirat au fost tot marinari. Că unii situau de cele mai multe ori furtuna în negurile nordice evocate de legenda lui Ossian, atunci la mare preţ, şi în fiordurile norvegiene, şi ele în vogă, este un fapt care ţine de vagul sentimental al celebrilor *dandies*. Emoţia se preschimbă în înduioşare, pe de altă parte, cînd e vorba de victimele piraţilor, şi, deopotrivă, în preamărire a cutezanţei corsarilor, din care secolul XX îşi va făuri „idoli" sau *supermen*.

Succesul literaturii maritime este îndatorat legăturii sale cu tendinţa romantică spre cultul eroilor şi spre dolorism, dar mai cu seamă calităţii profesionale a autorilor. Dacă Chateaubriand n-ar fi fost din Saint-Malo, nu ar fi ştiut să transpună sufletul oraşului său, nici să exprime emoţia primei lui întîlniri cu Brestul, nici să-şi povestească dramatica traversare a Atlanticului, nici să descrie splendoarea flotei regale întorcîndu-se, victorioasă, din războiul din America. Din vremea lui, şi după el, marinarii au ştiut să evoce şi să-şi povestească viaţa. Mulţi dintre ei au fost poeţi şi pictori, chiar dacă nu au atins nivelul unui Garneray, pe care-l vom regăsi ceva mai departe. Să citäm cîţiva contemporani de pe ambele maluri ale Mării Mînecii: Frederick Marryat, ofiţer al *Royal Navy*, care a primit de la Ludovic-Filip crucea Legiunii de Onoare „pentru servicii aduse ştiinţei şi navigaţiei"; el rămîne celebru prin romanul său *Vasul*

fantomă. În aceeaşi generaţie, Edouard Corbière trece drept primul romancier maritim demn de acest nume, alături de Augustin Jal, un lyonez strălucitor de un soi de dragoste la prima vedere, cînd a descoperit, asemenea lui Chateaubriand, locurile din Brest.

În Franţa, cel puţin, rari sînt cei ce se compară cu „expresionismul flamboaiant" al lui Eugène Sue, chirurg în marină; prezent în bătălia de la Navarino, el evocă *Salamandra* în luptă, „tunătoare, dezlănţuită, despletită, muşcînd cu grapinele-i dintr-o fregată inamică". Tot el ştie să descrie naufragiul *Meduzei* şi să construiască o epopee romanescă în jurul personajului lui Jean Bart.

Generaţia susţinătoare a independenţei greceşti a primit cu entuziasm vestea de la Navarino şi se entuziasma în faţa descoperirilor engleze şi franceze din mările sudului, ale căror etape le urmărea în presa londoneză şi pariziană (rubrica de „Călătorii" din *Globe*). Ştia, de asemenea, să fie mişcată, o dată cu Charles Dickens, de soarta lui David Copperfield, de cea a văduvelor de marinari din Insula Norderney, cu Heinrich Heine, în *Reisebilder*, şi de sărăcia sărarilor din Guérande, cu Honoré de Balzac.

La mijlocul secolului al XIX-lea, pe la 1860, şi de atunci încoace, literatura maritimă îşi schimbă tonul, pentru a răspunde, din grijă didactică, exigenţelor unui public avid de cunoştinţe. Mai serioasă, ea tratează marea într-o manieră tot mai obiectivă, descrie meserii şi tehnici. „Dedramatizată, după romantism, marea devine obiectul unei practici fără strălucire şi monotone", afirmă M. Brosse. E sigur oare că are întru totul dreptate? Cum se explică atunci sensibilitatea viguroasă a *Oamenilor mării* lui Hugo şi forţa evocării din *Marea* lui Jules Michelet? Cum se explică şi extraordinarul succes al lui Jules Verne, ale cărui opere, traduse în toate limbile, combină talentul suspansului cu analiza psihologică, cu exactitatea tehnică a timpului său, ba chiar cu prospectiva? Dar Jules Verne e mult prea cunoscut ca să mai stăruim.

Cotitura, dacă există, nu e o schimbare radicală. Sensibilitatea nu-şi iese din drepturi, afirmîndu-se însă din ce în ce mai virilă, cel puţin la cei mai mari. Furtuna continuă să-şi facă auzită vocea. După evocarea ei în Marele Nord prin Edgar Allan Poe, iată că, în *Oceano Nox*, Victor Hugo oferă un magistral ecou mugetelor „zbuciumatului sălaş al Domnului". La rîndul său, Alphonse Daudet sublima agonia vasului *La Sémillante*, deschizînd, într-o noapte de iarnă, „mormîntul de ocazie" al înecaţilor din Insulele Lavezzi. Şi

talentul poate, uneori, suplini lipsa de experienţă pe mare. Arthur Rimbaud nu văzuse niciodată marea înainte de a compune *Corabia beată*. Harul îţi permite să simţi totul şi să exprimi orice. Fără el, Stéphane Mallarmé n-ar fi evocat, în *Briză marină*, nostalgia cuprinsă în „să fug de-aici! departe! Simt păsări îmbătate de ceruri şi de spume!"[1]. Charles Baudelaire, printr-un simplu joc de cuvinte, a însufleţit, în *Spleen*, sclipirea farurilor, oscilaţiile armonioase ale hulei şi mişcările celor care vin şi pleacă. Mai sînt însă şi cei ce nu se mai întorc. Paul Valéry (*Cimitirul marin*) a avut pentru ei acelaşi gînd, dar cu o sensibilitate pe care, nu departe[2], la Gruissan (Aude), lista săpată în zidul celor pieriţi în mare o poate doar sugera.

Fără să fie toţi poeţi, oamenii mării înşişi aduc, inclusiv în zilele noastre, mărturii despre mare, pe care veracitatea lor le face mai puternice. Europa întreagă se acordă în acest din generaţie în generaţie. Nordul îi dăduse pe Hans Andersen, cu ale sale *Poveşti*, pe Henrik Ibsen şi pe Alexander Kielland, autorul romanului *Căpitanul Worse*. Tot furtunile Atlanticului de Nord sînt cele ce i-au sugerat pe *Captains Courageous* lui Rudyard Kipling şi pe *Pescuitorii din Islanda* lui Pierre Loti. Cu acesta din urmă, am cutreierat deja pînă în Bosfor. Mai sînt însă şi alte convergenţe – de pildă, cazul a doi diplomaţi umanişti; Alexis Léger (Saint-John Perse) i-a dat, într-un fel, replica predecesorului şi confratelui său, Paul Claudel, într-o viziune cosmică asupra Lumii şi Europei. Dar scriitorul complet, cel mai european şi marinar pe deasupra este, poate, Joseph Conrad, polonez prin naştere, englez prin adopţie, după ce a slujit timp de douăzeci de ani în marinele de comerţ franceză şi britanică. Mai bine decît oricine, Conrad a ştiut să evoce în *Typhons* puternicia vîntului de vest, „acest rege al Apusului care domneşte ca stăpîn peste Atlanticul de Nord, din Azore la Capul Farewell, şi care rezervă nopţi cumplite corăbiilor ce se îndreaptă spre Marea Mînecii". Dar Conrad mai resimte şi „dulcea ispită" inspirată de Mediterana, „leagăn al negoţului pe mare şi al luptei pe apă", „odaia de zi a unei case vechi în care generaţii fără număr au făcut primii paşi", căci, adaugă el, „toţi marinarii alcătuiesc o singură familie". O singură familie! Conrad scria acest lucru în 1906.

1. Trad. rom. de Ştefan Augustin Doinaş.
2. Nu departe de Sète, port în sudul Franţei, locul natal al lui Valéry şi inspirator al *Cimitirului marin*.

Cincizeci de ani mai tîrziu, după cele două războaie mondiale, Saint-John Perse exclama, în *Balize*:

> O, Mare desăvîrşită, a înfrăţirii şi a desfrăţirii! (...)
> Cea în care citesc marii federatori
> [de popoare paşnice! (...)
> Mare federală şi mare de alianţă!

Cerneala tratatului de la Roma, fondator al Comunităţii Europene, abia ce se uscase. Se va fi făcut oare auzit diplomatul vizionar de pe Quai d'Orsay? Mai tîrziu!

Reflectări în iconografie şi în artele minore

Celelalte arte nu au rămas în urma literelor. Impresionismul şi grija comemorativă s-au exprimat în Europa prin imagini grafice şi prin evocarea muzicală tot atît de bine ca în poezie, proză, teatru şi literatură didactică.

Mobilurile reprezentării iconografice a scenelor maritime sînt diverse. Unele sînt estetice, altele ţin de curiozitate şi de căutarea pitorescului, multe răspund unei exigenţe a memoriei colective, inspirată de o preocupare pentru gloria militară sau politică. În acest din urmă gen, Europa a cunoscut, încă din secolul al XI-lea, imageria tapiseriei, pentru care „broderia de la Bayeux" este exemplul perfect. Istorisind, asemenea unei benzi desenate, cucerirea Angliei de către ducele normand Wilhelm în 1066, opera, aşa cum a analizat-o de curînd Lucien Musset, reprezintă, sprijinindu-se pe legendă, construirea de corăbii, îmbarcarea, o bătălie pe mare, debarcarea; marea este stîngaci figurată prin unduiri, dar ceea ce este legat de corăbii şi echipaje traduce un efort de exactitate.

Un alt domeniu, cel al ilustrării manuscriselor, acoperă întreg Evul Mediu european. Bogăţia lui exprimă gustul cititorilor pentru povestirile maritime însoţite de miniaturi. Precizia desenului luminează destul de frecvent, în ciuda unor evidente stîngăcii, evoluţia tehnică a formelor şi a greementului corăbiilor, activitatea oamenilor mării, configuraţia porturilor. Alegerea imaginilor, modul de a le trata, caracterul lor senin sau tragic dezvăluie un anumit mod de a percepe – sau de a concepe – lumea marină. De altminteri, faptul că miniaturiştii nu fuseseră, în multe cazuri, familiarizaţi cu marea este

compensat, în ceea ce-i priveşte pe ei şi clientela lor, de un anume interes pentru ea. Cercetările întreprinse de Christiane Villain-Gandossi, întemeiate pe un cuprinzător corpus de miniaturi culese din bibliotecile europene şi americane, dovedesc importanţa acestor opere pentru cunoaşterea locului mării în cultura europeană medievală.

Sigiliile şi blazoanele, altă sursă a unui interes de acelaşi calibru, au avantajul de a corespunde direct unei realităţi trăite care evoluează într-un mediu social şi instituţional definit. Numismatica şi heraldica nu sînt lipsite de legătură cu marea (mai ales cea dintîi), căci ele simbolizează ambiţia şi destinul cetăţilor portuare şi ale statelor maritime. Stemele lor şi-au alăturat, uneori, elementelor originare simboluri corespunzînd servituţilor lor politice şi avatarurilor succesive ale acestora, făcînd astfel să dăinuie amintirile dominaţiilor trecute.

Peceţile oraşelor portuare europene prezintă interes pentru modul în care reflectă trecutul acestora şi contribuie la limpezirea istoriei corăbiei. Profilul vaselor ce ilustrează, de pildă, sigiliile unor porturi ca La Rochelle, Damme, Sandwich, Lübeck şi Gdansk atestă anumite practici ale construcţiei navale şi permite să li se urmărească evoluţia din secolul al XII-lea pînă în cel de-al XVII-lea; ambiţiile politice şi economice se afirmă în legende şi embleme.

Comemorarea unui eveniment sau a unui personaj prin fixarea imaginii sale pe o medalie era o moştenire al cărei exemplu fusese dat de Antichitate, pe teme maritime şi nu numai. Reînflorirea clasicismului în Renaştere, slujită de progresele tehnice ale ştanţării, i-a stimulat întrebuinţarea. Franţa, Anglia, Spania, principii şi cetăţile din Italia şi Germania s-au întrecut în această practică. Născută dintr-o iniţiativă a lui Ludovic al XIV-lea, în 1663, Academia de Inscripţii Litere şi Ştiinţe a primit misiunea de a elabora legendele medaliilor şi de a veghea la calitatea gravării lor. Importanţa numerică a medaliilor cu subiect maritim reiese din cercetările lui M.-J. Jacquiot; alegerea temelor şi a personajelor marine astfel promovate în rîndul întîi al memoriei naţionale este revelatoare pentru atenţia acordată domeniului mării. Sînt medalii care comemorează, de pildă, bătălia navală de la Cartagena (1643), fortificarea portului Dunkerque (1671), luptele din Marea Mînecii, în 1690 şi 1694, fără a uita ambiţioasele imagini ale globului luminat de soarele regal, sub deviza *Nec pluribus impar*, nici preamărirea, în 1668, a refacerii marinei, purtînd pe revers reprezentarea unui vas însoţit de legenda *Navigatio instaurata*; fără a uita, de asemenea, nici medaliile celebrînd expansiunea

transmarină. Aceste exemple sînt reprezentative pentru o practică tradiţională a propagandei politice la statele europene.

La nivel popular, dar foarte răspîndite şi fără vreo pretenţie artistică, alte obiecte, prezente în locurile cele mai diverse – biserici, turnuri sau simple case –, sînt aşa-numitele *graffiti*, gravate cu mijloace rudimentare şi reprezentînd corăbii, marinari sau scene nautice. Sinceritatea spontană a acestor mărturii fragile ale vieţii maritime reţine atenţia. În Franţa, Normandia (Dieppe, Sena inferioară), La Rochelle, Beaucaire pe Ron oferă exemple ale acestei estetici rudimentare în cadrul căreia foşti marinari sau prizonieri s-au eliberat, stîngaci, de amintirile şi nostalgiile lor.

Pictura marină

Aceeaşi intenţie comemorativă explică răspîndirea *ex-voto*-urilor marine pictate. Considerate lucrări naive ale unor mîzgălitori de duzină, au fost ponegrite de oamenii Luminilor. Diderot, în *Enciclopedie*, afirma decadenţa lor, chiar în Italia, unde, în opinia lui, nu mai existau decît nişte „bieţi pictori nevoiţi să le facă, spre a-şi duce zilele, pentru nişte pelerini prăpădiţi". Ce-ar fi spus el oare, cronicar al Saloanelor, să-l fi văzut pe cel din 1831, de la Paris, acceptînd lucrările unui Jugelet din Dieppe? Dispreţul pentru o practică „obscurantistă" a cedat în faţa indiscutabilului merit al unor artişti autentici (Bommelaer, la Dunkerque; Grandin, la Fécamp; Adam, la Honfleur; Pajot, la Sables-d'Olonne, şi mai ales dinastia Roux, la Marsilia). Cîteva expoziţii realizate de treizeci de ani încoace în ţările latine ale Europei i-au scos din umbră şi chiar i-au făcut cunoscuţi (pe cei din Livorno, de exemplu) dincolo de Atlantic. Aceste opere, dată fiind fragilitatea lor, datează arareori dinaintea secolului al XVII-lea, numai dacă nu cumva sînt atribuite cu certitudine unor mari artişti ca Nicola da Fabriano (*Sfîntul Nicolae salvînd o corabie de la înec*) sau sînt conservate într-un monument celebru (*Sfînta Fecioară a Navigatorilor*, în Alcazarul Sevillei).

Fără a aparţine genului votiv, suita *Legenda Sfintei Ursula*, la Veneţia, arată în ce măsură Carpaccio, despre care s-a spus că era o „paranteză" în istoria picturii marine, a fost un atent observator; astfel, canarisirea unui mare bastiment cu greement foarte complex se impune prin adevărul ei tehnic.

Într-adevăr, ca în toate sectoarele artei picturale, două tendinţe principale caracterizează pictura marină. Una vizează reprezentarea cît se poate de fidelă a realităţii. Cealaltă interiorizează observaţia. Fiecare dintre aceste orientări comportă nuanţe. Primul curent corespunde adeseori unei specializări. În timp ce, în general, marii pictori ai Renaşterii vedeau marea de departe, flamanzii şi olandezii au făcut să apară, în secolele al XVII-lea şi al XVII-lea, adevărata pictură marină. Aceasta a irupt în arta europeană „cu impetuozitatea unei maree înalte de echinocţiu". Unele nume se află în mintea tuturor: Van Dijck, Van de Velde, Vermeer, Ruisdael, Backhuijsen, de Hooghe, dar orice listă e incompletă. În legătură cu aceste şcoli prestigioase, un critic a scris că „un pictor de marine cunoştea corăbiile ca un constructor şi ca un marinar, iar dacă zugrăvea bătălii navale, atunci avea experienţa lor militară". Pictura marină a produs imagini ale porturilor, ale flotelor, ale armatorilor şi marinarilor din Provinciile Unite, care sînt adevărate documente istorice.

Un alt curent a dat replica clasicismului din literatură şi a imprimat un caracter academic reprezentărilor mării. Aceasta, luminoasă, desigur, apare în toată măreţia într-un decor de *fabriques*, adică de porticuri şi coloane; îţi trebuie însă multă imaginaţie pentru a califica drept antice corăbiile, prevăzute cu saborduri, din care artistul îi face să debarce pe Ulise ori Enea, în tovărăşia nereidelor. E un amestec al genurilor, iar marea văzută astfel nu are decît o legătură indirectă cu viaţa. Claude Lorrain ar fi putut ilustra paginile lui *Telemac*. Acelaşi critic, el însuşi „pictor al Marinei", socoteşte că e dificil să-l considerăm pe Lorrain un pictor al mării.

Secolul al XVIII-lea a cultivat exactitudinea peisajului. Veneţia a avut meritul de a crea *veduta*, al cărei nume traduce dorinţa de imagine vizuală, în care Canaletto, Guardi, Zucarelli au excelat. Formula a avut un mare succes în Franţa. Claude-Joseph Vernet, format după exemplul veneţian, le-a făcut cunoscute compatrioţilor săi mările şi porturile lor. În seria sa de *Cincisprezece porturi din Franţa*, a urmat conştiincios sugestiile dictate în numele lui Ludovic al XV-lea de către Marigny, supraintendentul clădirilor regale. Fidelitatea detaliului permite urmărirea, de exemplu, construirii unei corăbii la Rochefort şi vînzoleala oamenilor pe cheiurile din Toulon. Acest gen s-a bucurat de un imens succes şi a contribuit la suscitarea interesului francezilor faţă de marina lor. Cataloagele Saloanelor, în special al celui din 1763, stau mărturie, ca şi difuzarea gravurilor lui Ozanne.

Academismul nu l-a împiedicat pe Vernet să fie atent la stihiile universului marin, în antiteză cu oazele de pace oferite de porturile sale. Suferise şi influenţa unui contemporan al lui Lorrain, Salvator Rosa, un napolitan, celebru prin zugrăvirea teatrală a furtunilor şi naufragiilor. Francezii s-au obişnuit aşadar şi cu o perspectivă lărgită asupra orizonturilor marine.

Vernet a avut strînse legături în Anglia, unde viziunea realistă asupra mării avea să atingă culmile. Marea începe să fie spectacolul căruia romantismul avea să-i dea maxima amploare. Două nume domină sfîrşitul secolului al XVIII-lea şi începutul celui de-al XIX-lea. În primul rînd cel al lui William Turner, a cărui operă, considerabilă (aflată în principal la Tate Gallery din Londra), se caracterizează printr-o vigoare excepţională a liniilor şi a tonurilor. Nimeni altul n-a ştiut mai bine să observe, să simtă şi să redea o furtună. Acest om pe care, la sfîrşitul vieţii, lumea îl credea marinar de profesie resimţea un soi de obsesie a apei, căreia i-a surprins contrastele de culori, de lumini şi de umbre cu o desăvîrşită artă a compoziţiei: „prevestiri ale impresionismului", s-a spus. *Moartea lui Nelson* (1808) este un asemenea exemplu. John Constable, contemporanul său, era un peisagist al mării; el o percepe mai liniştită, pe plaja din Brighton şi în golful Weymouth, măcar că cerul e aici zbuciumat.

De cealaltă parte a Canalului Mînecii, perceperea mării intra şi ea în cadrele romantismului. Ceea ce pictorii oferă spre vedere publicului lor francez este marcat deopotrivă de un dramatism clasic şi de violenţa gesturilor şi a culorilor; nişte dezordini academice, iată ce pictează Louis Garneray, discipol al lui Vernet, veteran al campaniilor lui Robert Surcouf în Indii şi primul pictor oficial al Marinei franceze. La fel s-ar putea spune despre Eugène Delacroix (*Luntrea lui Dante*) şi despre Théodore Géricault (*Pluta Meduzei*).

O ultimă remarcă ar semnala intimitatea cu universul marin pe care impresioniştii au ştiut să o împărtăşească publicului lor. Totuşi, o distincţie pare să se impună şi să rămînă valabilă pînă în ziua de azi. Fără a fi insensibili la sălbăticia vîntului şi a mării, unii nu le-au văzut şi simţit decît de pe ţărm; ei prezintă în general porturi şi vase, dar se îmbarcă rareori. Să-i numim aşadar, de pildă, pe Adam, Braque şi Dufy, pe de o parte, pe Pissarro, Baboulène, Monet şi Buffet, de cealaltă. Signac, de bine, de rău, a navigat.

Fiindcă, într-adevăr, perceperea lucrurilor ce ţin de mare este şi mai fidelă atunci cînd artistul e dublat de un marinar. Să citäm un

dispărut care a contribuit la a face cunoscută marea : Pierre Fleury, a cărui sensibilitate interpreta şi traducea cu o infinitate de nuanţe jocul forţelor fizice ale vîntului şi valurilor, precum şi simbolismul puterii lor. Înţelegem astfel de ce Franţa, în secolul al XIX-lea, s-a dotat cu un corp de pictori ai Marinei, a căror misiune nu era pur estetică. Ei lucrau în strînsă legătură cu ofiţerii de punte şi cu hidrografii, ceea ce îi asociază unor sarcini literalmente ştiinţifice.

Ecouri în arta muzicală

Muzica, în chip firesc, s-a alăturat simfoniei artistice inspirate de mare. Şi aceasta încă din timpuri străvechi. De la galerele ateniene la îndepărtatele lor moştenitoare din secolul al XVIII-lea, în apele Balticii, cîntecele au susţinut ritmul plutirii pe valuri. Pe corăbiile cu pînze, cîntecele mateloţilor acompaniau gesturile gabierilor. Marinarii luau cu ei instrumente rustice pentru a-şi amăgi nostalgiile. La fel, încă de la începuturile lor, pacheboturile au oferit concerte pasagerilor. În sfîrşit, toate flotele au ansamblurile lor marinăreşti, apreciate pentru calitatea artistică şi, în egală măsură, ca susţinere morală a trupelor. Acelaşi sprijin venea şi dinspre muzica lirică a teatrului, iar un exemplu celebru este finalul operei *Alfred*, jucată la Londra în 1740 – *Rule, Britannia !* –, care a fost reluat, de-a lungul epocii victoriene, ca expresia însăşi a mîndriei maritime a Angliei.

Contribuţia mării la compoziţia simfonică europeană este tot un rod al romantismului. Cum observă M. Brosse, e curios că fondul sonor al mării, în larg şi cu atît mai mult pe coastele stîncoase, nu a găsit un mai larg ecou în povestirile de călătorie şi în jurnalele de bord. Ele menţionează laconic şuierul vîntului în pînze şi hobane, rafalele de ploaie şiroind pe punţi şi pe culoare, scrîşnetul lanţurilor, trosnetul lemnăriei şi în cele din urmă strigătele de groază, la o izbitură a corăbiei. Să fie marinarii fiinţe mai mult vizuale decît auditive? Remarcăm astfel că unele poeme care evocă glasurile mării cu autenticitate sînt lucrări ale unor oameni ai uscatului lipsiţi de vedere.

Sensibilitatea romantică, stimulată de deşteptarea naţională germanică, a găsit în tradiţiile ancestrale noi surse de inspiraţie, oferind un exemplu Europei. Berlioz a fost unul dintre primii care a dat, în *Grota lui Fingal*, semnalul unei ruperi de monotonia obişnuită pînă la el. Însă lui Richard Wagner îi revine meritul de a fi exploatat, pe un

ton eroic, măreţia violentă a mării. *Vasul fantomă* (1843) wagnerian preia din legenda Olandezului zburător deznodămîntul tragic al unui naufragiu cu oameni şi mărfuri. Iar *Tristan* exploatează străvechiul fond maritim nordic, filon inepuizabil; îl regăsim la mijlocul secolului XX, la finlandezul Sibelius, care se inspiră din *Kalevala* şi îşi intitulează un poem simfonic *Oceanidele.*

Tema furtunii, reluată din generaţie în generaţie, se pretează celor mai variate efecte senzoriale ale instrumentaţiei; e cunoscut modul în care au exploatat-o, în secolul al XVII-lea, Henry Purcell, în Anglia, în secolul al XVIII-lea, Luigi Caruso, în Italia, în secolul al XIX-lea, Antoine Thomas, în Franţa, şi, în Rusia, Ceaikovski.

Tradiţia temelor s-a amestecat cu cea a naţiunilor. Sibelius era un exemplu în acest sens. Sir Edward Elgar este un altul; ale sale *Sea Pictures* (1897-1899) preiau un mare număr de subiecte din antichităţile celtice ale Angliei, ca şi din viaţa cotidiană a portului Londrei. O reflectare asemănătoare a realităţii britanice a prezentat ulterior Benjamin Britten, în 1951, prin *Billy Budd*, în care este evocată *Navy* aşa cum era ea în secolul al XVIII-lea.

Relaţia între muzica europeană şi inspiraţia maritimă nu se limita numai la exploatarea vechilor teme naţionale. Marea a exercitat o influenţă şi uneori o fascinaţie, care-i sînt specifice, asupra compozitorilor de muzică simfonică, precum şi asupra pictorilor. Albert Roussel a slujit cîţiva ani pe mare, după trecerea-i pe *Borda*. La celălalt capăt al Europei, un Rimski-Korsakov nu părăsea serviciul activ decît după şaptesprezece ani, spre a deveni, pentru alţi unsprezece, inspector al ansamblurilor de instrumentişti ai flotei imperiale. Talentul său în orchestraţie a construit „tablouri simfonice mişcătoare" în care unii recunosc o sensibilitate la mişcările fără oprire ale mării. Editor al operelor lui Musorgski, îi datorăm publicarea *Pescăruşului*, indiciu al unor mutaţii armonice.

Ca să încheiem, forţa simfoniei contemporane traduce personalitatea mării cu volutele valurilor sale, cu revărsarea mareei, cu clocotul furtunilor însoţite de suflarea violentă a vîntului. Compozitorii găsesc aici un cîmp nesfîrşit de expresie. Maurice Ravel, de pildă, în *O barcă pe ocean*, a ştiut mai bine să interpreteze senzaţii intense decît să evoce sentimente şi să trezească emoţii. Claude Debussy, la rîndul lui, a beneficiat mai întîi de un contact cu marea, la Cannes, înainte de a petrece un timp în Rusia, la protectoarea lui Ceaikovski. Această călătorie i-a prilejuit întîlnirea cu Musorgski, care a avut o

influenţă foarte puternică asupra sa. Caracterul foarte personal al evoluţiei lui explică de ce, cu riscul unui scandal la început, cele trei schiţe simfonice ale sale, compuse la Dieppe (1903) sub titlul *Marea*, evocă, asemenea unei văpăi de lumină, mişcarea mereu reluată a fluxului şi refluxului; cu îndrăzneală pentru timpul său, el reaminteşte printr-o varietate neaşteptată de tonuri prezenţa fugace a oceanului. Aici regăsim marea în sine, numai pentru sine.

Ştiinţele mării

Prezenţa şi dominaţia europeană pe mările lumii sînt asociate unui continuu progres ştiinţific şi tehnic.

Fără a neglija contribuţia Chinei la tehnicile navigaţiei maritime, aportul Europei a fost slujit de spiritul inventiv, de simţul iniţiativei, de mijloace şi resurse de mare amploare. Nu poate fi vorba să depăşim aici o rapidă trecere în revistă a problemelor ridicate şi a soluţiilor adoptate. Nu e, de asemenea, necesar să expunem originile şi detaliile acestei evoluţii; se cuvine, în schimb, pe plan european, să-i examinăm etapele principale. Stimulentele au venit din conjunctură, dar izvorul l-au reprezentat curiozitatea, imaginaţia, reflecţia şi cercetarea; condiţiile sociale au jucat un rol nu mai puţin însemnat decît circumstanţele economice şi politice.

Fazele corespund unor etape marcante ale civilizaţiei europene, secolele al XII-lea, al XVI-lea şi al XVIII-lea, cînd s-au ivit marile probleme ale navigaţiei maritime. Dacă cercetarea s-a dezvoltat foarte mult, evoluţia nu a progresat într-un ritm constant înspre o mai mare capacitate, viteză şi siguranţă. Totuşi, apariţia vasului cu trei catarge şi a unei velaturi fracţionate, în secolele XV-XVI, au pus bazele perfecţionărilor ulterioare, duse la extrem la mijlocul secolului al XIX-lea. Navigaţia în apele europene nu ridica mari probleme de carenaj, apărute, acestea, mai tîrziu, în apele tropicale şi ecuatoriale. O soluţie a constituit-o, în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, dublarea cocilor cu plăci de aramă, în Anglia şi Franţa, iar după aceea, în secolul al XIX-lea, confecţionarea lor din fier, apoi din oţel. Pe traseu, cîteva mari noutăţi au marcat construcţia navală. Cercetările lui Fred. C. Lane au pus în evidenţă concepţiile medievale ale geniului veneţian, dar adevărate planuri de corăbii nu apar curent decît în secolul al XVIII-lea. În prezent, computerul,

prelucrînd datele numerice culese din texte, poate reconstitui liniile şi profilul ambarcaţiilor. Secolul al XVI-lea produsese tratate tehnice, dar secolul al XVIII-lea, în Anglia şi Franţa mai ales, a fost cel în care o formaţie ştiinţifică le-a permis constructorilor să-şi vizualizeze concepţiile prin intermediul planurilor, să calculeze caracteristicile vaselor şi să diversifice tipurile de corăbii şi fregate. Rolul şcolilor (la Paris, cea de Lucrări Publice, devenită Şcoala de Geniu Maritim în 1765) şi al academiilor (Academia de Marină din Brest, în 1752) a contribuit la dezvoltarea ca ştiinţă a artei de a construi corăbii. Sîntem departe, la vremea aceea, de tatonările efectuate local încă din secolul al XVI-lea (de exemplu, la Dieppe şi Le Havre) şi ridicate în slăvi în secolul al XVII-lea de cîţiva autori, între care părintele Fournier. *Enciclopedia* – cu preocupări maritime cărora le-a fost dedicat un colocviu la Brest, în 1984 – nu putea neglija un sector atît de important al cunoştinţelor umane. Ea a făcut apel la aproape toţi specialiştii maritimi ai timpului, cu precădere la membrii Academiei de Marină. Să-i citäm, în Franţa, pe Sébastien Bigot de Morogues, Aymar de Roquefeuil, Henri Duhamel du Monceau, Pierre Bouguer, Honoré Vial du Clairbois, Philippe Buache, Jacques Bellin. De partea engleză, un soi de replică i-a fost dată iniţiativei lui Diderot prin *Enciclopedia metodică*, apărută în 1786.

Europa avea să dea timp de peste un secol modelele ce trebuiau construite, înainte ca noi state (Statele Unite, Japonia) să le prezinte pe ale lor. Mari vase de luptă sau unităţi uşoare, masive bastimente de comerţ sau cargouri mijlocii şi mici. În Europa avea să se nască „şcoala tînără", la finele secolului al XIX-lea. Şi tot în Europa au fost concepute şi construite prototipurile submarinelor. Aceste progrese au fost realizate în competiţie, la concurenţă chiar, avîndu-se, fără îndoială, conştiinţa unui capital ştiinţific comun, dar nu şi pe cea a cooperării.

Marina şi ştiinţa mergeau mînă în mînă în toate domeniile, iar în arta nautică – în mod cu adevărat remarcabil. În ciuda progreselor realizate în epoca marilor descoperiri geografice, imposibilitatea de a determina longitudinea unui punct aflat pe mare persista. O întrecere s-a născut între *Board of Longitudes* din Londra, stimulat de atracţia unui premiu de 20.000 de lire sterline instituit de regina Anna, şi Biroul Francez al Longitudinilor, aflat în germene în Academia de Ştiinţe, iniţiatoare şi ea a unui premiu. Evenimentul a fost inventarea unui ceas cu timp fix, substituit calculării distanţei

dintre Lună şi aştrii imobili. Perfecţionarea tabelelor lunare a făcut obiectul calculelor unor francezi (Borda, Romme, Delambre, La Caille) şi ale unor englezi (Maskeline, autor al *Nautical Almanach*). Cît priveşte inventarea unui cronometru de marină, meritul le-a revenit englezului John Harrison şi francezilor Pierre Le Roy şi Ferdinand Berthoud, ale căror descoperiri au fost experimentate pe mare în 1761-1764 şi, respectiv, în 1768. Navigaţia a devenit o „ştiinţă exactă" atunci cînd marinele celor două regate au fost echipate cu aceste cronometre şi, o dată cu această inovaţie, putem data sfîrşitul Evului Mediu din punct de vedere nautic.

Roadele ştiinţifice ale unor asemenea invenţii au fost folosite mai întîi în hidrografie şi cartografie. Şi una, şi cealaltă s-au bucurat în Franţa de favoarea regelui, Ludovic al XVI-lea, instruit în materie de către Buache. „Depozitul general de hărţi şi planuri, jurnale şi memorii privind navigaţia" a fost creat în Franţa în 1720, cu şaptezeci şi cinci de ani înaintea fondării unui aşezămînt analog în Anglia. Ludovic al XVI-lea a avut meritul de a introduce în acest serviciu un văr al lui Buache, Beautemps-Beaupré, care a înnoit metodele hidrografiei la ora la care era nevoie de relevee exacte, în special în Baltica şi în Marea Nordului, şi cu atît mai mult pentru marile călătorii de explorare.

Înainte de a împărţi cu Statele Unite ale Americii întîietatea asupra tehnicilor de navigaţie, Europa a conservat în secolul al XIX-lea prioritatea unor invenţii capitale, care i-au menţinut mult timp, cu precădere prin intermediul Angliei, locul întîi în rîndul naţiunilor maritime. Propulsia cu aburi făcuse în Franţa şi în Anglia obiectul unor experienţe (Denis Papin, 1690; Jonathan Hulls, 1736; şi mai ales Jouffroy d'Abbans, 1783) care au precedat-o pe cea a americanului Fulton. La mijlocul secolului, adoptarea elicei şi a construcţiei metalice pe şantierele franceze, engleze şi suedeze a dat naştere primelor mari vase moderne, capabile să lege Europa de America cu o viteză sporită (*Napoleon*, construit la Le Havre în 1841, cu 11 noduri), celor de mari dimensiuni (*The Great Eastern*, 1843, lung de 210 metri) sau cu mare putere de foc (*La Gloire*, 1859, primul cuirasat).

Igiena şi sănătatea la bordul navelor au fost un al treilea aspect major al cercetării ştiinţifice europene. Interesul Secolului Luminilor pentru ştiinţele naturii a contribuit la ameliorarea lor, dar şi mai mult au făcut-o gravele epidemii de pe vase şi din porturi. Ciuma din Marsilia (1720) nu era o noutate, şi nu descopereai nimic nou constatînd

condiţiile dezastruoase de igienă de pe ambarcaţiuni. Tifosul a devastat flotele ducelui d'Anville şi pe ale lui Emanuel Dubois de La Motte în 1746 şi în 1757-1758, ajungînd să le împiedice misiunile în Canada. Atunci, Academia de Marină şi tînăra Şcoală de Medicină din Brest s-au preocupat de două probleme grave. Pentru apa de băut, medicii şi chirurgii naviganţi au propus, fără mari rezultate, diverse moduri de tratare a apei dulci îmbarcate, printre care şi un procedeu danez constînd în filtrarea ei prin nisip şi pietriş. Un procedeu de distilare a apei de mare l-a reprezentat folosirea alambicului, în special pentru marile expediţii, cum a fost cea a lui Bougainville. Cea mai bună soluţie a rămas, în lipsă de altceva, alegerea unei ape sănătoase şi buna ei conservare la bord.

Mai grave erau pierderile de vieţi omeneşti datorate epidemiilor, îndeosebi în timpul Războiului de Şapte Ani. *Royal Navy*, în douăzeci de ani, a pierdut din pricina bolii 80.000 de oameni, ceva mai mult de o zecime din efectivele sale. Sănătatea a costat Franţa mai multe escadre şi a făcut-o să piardă Canada. Alături de tifos, scorbutul a fost plaga tuturor oamenilor mării. Simptomele lui se cunoşteau de secole: Joinville le-a descris în rîndul marinarilor din flota lui Ludovic cel Sfînt în Egipt; povestirile de călătorie ale descoperirilor le constată printre însoţitorii lui Vasco da Gama, ai fraţilor Parmentier din Dieppe şi ai lui Jacques Cartier. Cum, înainte de sfîrşitul secolului al XIX-lea, scorbutul nu putea fi atribuit unei carenţe de vitamine, se încerca prevenirea şi vindecarea lui prin paliative. Masacrul provocat de scorbut pe cele şapte corăbii ale lui Anson, între 1740 şi 1744, a stimulat eforturile în Anglia şi Franţa.

În materie de terapie, se tatona. Întrucît un medic scoţian din *Navy*, James Lind, reuşise (1747) să salveze scorbutici cu ajutorul lămîiei, aceasta avea, nu fără greutăţi, să devină panaceu. În mod paradoxal, atitudinea lui Cook însuşi şi cea a *Royal Society*, încurajînd folosirea malţului şi a verzei acre, cu oţet şi vitriol, a frînat consumul de *lemon juice*, care nu a devenit obligatoriu în *Navy* decît în 1795, în amestec cu 10% coniac, pentru a-i face pe mateloţi să-şi depăşească repulsia. Din contră, Marina regală franceză continua să utilizeze oţetul şi varza. Aşa se face că lămîia de Sicilia, din care *Navy* a consumat mii de tone, a fost adevărata învingătoare de la Trafalgar asupra echipajelor franco-spaniole decimate de scorbut. După atîtea tărăgănări, scorbutul nu a dispărut decît prin scurtarea parcursurilor lungi pe mare, prin îmbarcarea unor stocuri de cartofi

şi mai ales graţie tehnicilor de răcire. O altă cucerire ştiinţifică avea ulterior să rezolve problema medicală, serioasă pe vase, ridicată de folosirea plumbului pentru canalizările de la bord. Saturnismul a provocat grave intoxicaţii în flotele occidentale aliate în timpul războiului din Crimeea. A fost nevoie de cercetări pentru a decela şi elimina cauza, prin modificarea instalaţiilor.

Pentru moment, Europa, rămasă atentă la progresele tehnice şi ştiinţifice ale construcţiei navale în special (*the dreadnought*, primele submarine), ale telecomunicaţiilor şi medicinei navale, a trebuit să împartă iniţiativa cu Statele Unite şi, la scurt timp, cu Japonia. Europa dăduse un exemplu, fără a-şi păstra însă exclusivitatea aplicaţiilor.

Mare şi viaţă socială: modele

Promovarea mării în viaţa socială europeană este recentă. Pînă în secolul al XIX-lea, cu excepţia porturilor, multe coaste erau aproape pustii, iar în unele regiuni aşa au şi rămas pînă în zilele noastre.

Aceasta, fără îndoială, nu fiindcă marea era ignorată, ci pentru că atenţia era fugitivă şi se mărginea uneori la simple zbenguieli, jocuri şi serbări ale oamenilor de uscat pe apă.

În a doua parte a secolului al XV-lea, marea apare într-unul din ritualurile curţii de Anjou: regele René se plimba pe mare cu suita lui, iar Charles du Maine întreţinea un vas pentru micile sale plăceri. Marea era utilizată mai cu seamă pentru deplasările principilor: bineînţeles, între Insulele Britanice şi continent, dar şi între Peninsula Iberică, Bretania şi Ţările de Jos; fiica regelui Navarrei, de exemplu, a sosit pe o „corabie poleită cu aur" la Saillé, aproape de Guérande, pentru căsătoria ei cu ducele Ioan al IV-lea de Bretania. La fel de somptuos era bastimentul pe care se îmbarca dogele Veneţiei cu prilejul „nuntirii cu marea".

Renaşterea a dezvoltat acest rol social. Cînd Francisc I a venit la Lyon, în 1515, un cortegiu l-a dus pe ţărmurile fluviului Saône pentru un spectacol nautic în care figura „o corabie uriaşă cît una de pe mare". Doi ani mai tîrziu, la Marsilia, o scenă de naumahie[1], asortată cu o bătaie cu portocale, a precedat trecerea în revistă de

1. Reprezentaţie de lupte navale.

către rege a arsenalelor şi a flotei de galere. Cînd regele a revenit la Marsilia, în 1533, pentru a-l întîlni pe papa Clement al VII-lea, a fost un prilej pentru noi serbări nautice. Dar în ce măsură trebuie să vedem în acest decor naval al ceremonialului mai mult decît nişte manifestări simbolice ale prestigiului? În 1518, la logodna tînărului delfin Francisc cu Maria, fiică a lui Henric al VIII-lea, un spectacol organizat de doi italieni, un Visconti şi un Rincio, a fost jucat sub un baldachin albastru reprezentînd bolta cerească; emblema regală a salamandrei ţinea locul Ursei Mari, călăuzitoare a regelui, pilotul regatului. Mama regelui, Luiza de Savoia, alesese ca emblemă o ancoră de corabie.

În mistere, în *commedia dell'arte*, ca şi în piesele clasice din secolul al XVII-lea, subiectele maritime comportau puneri în scenă corespunzătoare, iar libretele regizorilor erau conforme cu limbajul profesional al marinarilor. Sînt cunoscute, apoi, serbările nautice de la Versailles, pe bazinul lui Neptun şi pe Marele Canal, cu *Plăcerile insulei fermecate*.

Secolul al XVIII-lea a urmat exemplul şi marea a ajuns la modă. Era de bonton să te intereseze povestirile de călătorie maritime şi să ai acasă un „cabinet", adică o colecţie de pietre sau de animale împăiate aduse din voiaje îndepărtate, ca şi să-ţi îmbogăţeşti ierbarul cu plante exotice. *Enciclopedia*, cu planşele ei exacte ce însoţeau articole datorate unor competenţe pe atunci incontestabile, iniţia mediile „luminate" în discipline, practici, obiceiuri şi meserii ale mării pe care adeseori acestea le ignorau. Societăţile savante cu caracter maritim îşi recrutau aderenţii printre marii comercianţi din Rouen, Nantes, Bordeaux şi Marsilia, Lisabona, Sevilla, Amsterdam şi Londra. De multe ori se făceau vizite în porturi (de exemplu, Bernardin de Saint-Pierre, la Lorient). În lipsa unei excursii, se frecventa Salonul pe care îl comenta Diderot şi, în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea şi la începutul celui de-al XIX-lea, nu era locuinţă aristocratică ori burgheză care, cum am văzut, să nu posede gravuri de Ozanne.

Înalte personaje au făcut călătorii pe coaste. Ludovic al XV-lea a vizitat Le Havre, iar Ludovic al XVI-lea a trecut şi el pe acolo, la întoarcerea din călătoria sa la Cherbourg. Brestul i-a primit, pe lîngă contele d'Artois (viitorul Carol al X-lea), pe împăratul Iosif al II-lea şi pe moştenitorul lui Ecaterina cea Mare. În parte şi datorită războiului din America, societatea franceză a început să se dea în vînt după

marină, iar moda a lansat voga straniei coafuri care, sub Ludovic al XVI-lea, a făcut din macheta unei corăbii culmea unui eşafodaj capilar, numit *à la Belle Poule* sau *à la Frégate*. Episodul, devenit legendar, a fost expresia unei mode trecătoare. „Am trei pălării", zicea o tînără elegantă, „şi le-am botezat ca în marină corăbiile de luptă: *Court-toujours*, *Va-t-en-Ville* şi *Le Glorieux*[1]".

Revoluţia şi războaiele au suspendat pentru o vreme moda mării. Avea să fie reluată şi mai abitir în Franţa, sub Restauraţie, după exemplul Angliei. Plaja din Brighton se bucura de trecere în 1781. Dieppe a imitat-o, căci ducesa de Berry urma să lanseze aici, chiar pentru doamnele din „aleasa societate", obiceiul, de altfel discret, al băilor în mare. Această staţiune avea să beneficieze apoi de vecinătatea prinţilor de Orléans, la Eu. Cam douăzeci de ani mai tîrziu, împărăteasa Eugenia inaugura sezonul de toamnă la Biarritz, pe coasta bască, la porţile ţării ei de origine. La rîndul său, mica nobilime britanică frecventa plajele meridionale din Anglia. Acest fenomen social este european. Marea apare ca o descoperire. Chateaubriand se scăldase în plină mare. Roscoff-ul îi atrăgea pe cei care făceau parte, la Paris, din mediile mondene şi literare. Heinrich Heine s-a îmbăiat la Norderey. Curios, moda nu a cuprins decît tîrziu Mediterana şi ţărmurile Adriaticii. Flaubert iubea *la grande bleue*; înaintea lui, lordul Byron îşi oferise în 1810, se spune, plăcerea de a trece Dardanelele înot. Michelet a apreciat blîndeţea iernii la Hyères, în 1858; deşi Marea Interioară i se părea frumoasă, o socotea „aspră". „Coasta de Azur" a ajuns la modă spre sfîrşitul secolului, o dată cu afluxul de britanici. Pentru ei, Marea Mînecii juca un rol de „vid sanitar" care le cruţa insulele de influenţele continentale; nu uitau, cu toate acestea, că ea era o legătură pe care anglomania, în La Belle Epoque, a ilustrat-o inventînd „frangleza", semn al unei civilizaţii a Mînecii.

Pictorii au fixat pe pînză locurile marine predilecte ale mondenităţii europene; fotografiile, inventate de Daguerre şi răspîndite de primele cărţi poştale, au iniţiat publicul larg în bucuriile plajei şi ale iahtingului. Acesta a fost desemnat în toată lumea prin numele lui neerlandez, în virtutea originii avîntului său. Primele plimbări în lungul coastelor începuseră în secolul al XVIII-lea, ba chiar în 1718, în Rusia; moda a cucerit Anglia, unde numele de Cowes aduce aminte de primele regate din Europa (1775), urmate de cele, nu mai

1. Altfel spus, o pălărie de toată ziua, una de oraş şi una de zile mari.

puţin celebre, de la Tor Bay. Anglia victoriană a văzut în sportul marin simbolul vocaţiei sale imperiale.

Două sînt expresiile care îl formulează în mod semnificativ. Una defineşte meseria însăşi de marinar : a te lăsa purtat de mare (*to follow the sea*) ; cealaltă traduce intimitatea marinarului cu vasul său, doi tovarăşi de nedespărţit (*The ship and I are two brave fellows*). Exemplul englez suscita încă de la mijlocul secolului al XIX-lea o emulaţie care a cuprins toată Europa. Autorii, devenind involuntar publicişti, răspîndeau opinia cum că traversarea pe mare este o iniţiere. Flaubert consacra o parte din drepturile lui de autor navigaţiei de plăcere, iar Maupassant l-a dobîndit în acelaşi fel pe *Bel-Ami*. Cît despre Jules Verne, construirea celor trei *Saint-Michel* ale sale atestă că acesta împletea, cu pasiune, scrisul cu fapta.

De la mondenă la sportivă, rivalitatea a trecut la un nivel naţional şi politic în preajma anului 1900. Faptul a fost izbitor în timpul regatelor din Kiel, în 1912, cînd iahtul *Grille*, orgoliu al kaizerului Wilhelm al II-lea, pretindea să se măsoare cu *Victoria and Albert*, armat de vărul său Edward al VII-lea.

De atunci, şi cu precădere de la al doilea război mondial încoace, europenii dau dovadă de o extraordinară emulaţie maritimă în transhumanţa lor estivală, facilitată, cel puţin în Franţa, Belgia şi Germania, de legislaţii sociale în ceea ce priveşte concediile, dar şi de o creştere nu mai puţin însemnată a pieţei de tot soiul de maşinării plutitoare. Fără îndoială, în marile staţiuni turistice, multe dintre confortabilele vapoare nu prea navighează, servind drept reşedinţe de vacanţă pentru bogaţii lor proprietari. Cînd se îmbarcă, aceştia alcătuiesc clientela croazierelor organizate pe pacheboturi luxoase ; şi totuşi, turismul maritim caută să ajungă la marele public. Neputînd accede la aşa ceva, acesta din urmă acordă un interes tot mai mare competiţiilor şi performanţelor nautice, pe care Europa continuă să le iniţieze. O promisiune pentru viitor o reprezintă gustul tinerilor pentru mare. Cu toate că nu înseamnă chiar navigaţie, planşa cu velă poate constitui o deprindere, dacă nu o iniţiere, cu marea, cu riscurile şi cu bucuriile ei. Există o Europă maritimă a divertismentului şi a sportului. Totuşi, marea nu ar trebui privită numai ca spaţiu ludic sau ca prilej de profit. Evenimentele au mereu grijă să reamintească Europei că marea, sau mai degrabă mările, înseamnă pentru viitorul ei infinit mai mult.

Concluzie

Şi acum ?

La încheierea acestei rapide călătorii prin trecut, Erasmus mai formulează, pentru noi, o întrebare finală. „Of, ce pacoste ! " – exclama el – „numai numele ţărilor desparte neamurile. Şi cum atîtea lucruri comune să nu le poată împăca ? ".

Între aceste lucruri comune europenilor, marea este, în mod sigur, unul dintre cele mai constante şi mai fecunde. Istoria îi recunoaşte dubla misiune de unire şi de separaţie pe care i-a afectat-o geografia, dar popoarele dau prioritate uneia sau alteia, în funcţie de interesele lor, fără determinism. Experienţa istorică oferă o abordare a şanselor, dar şi a obstacolelor pe care marea le pune în faţa celor care vor „să construiască Europa". Marea, adică Mediterana şi mai ales oceanul, sînt puncte de observaţie utile : o dată cu Edgar Morin, putem scrie că „e greu să percepi Europa din Europa şi chiar dintr-un punct anume al ei". Distanţarea este necesară ! Iar marea o permite.

Contribuţia pozitivă a istoriei : marea, o moştenire comună...

În construcţia istorică a Europei, marea a apărut c a un factor decisiv. Ea şi-a adus contribuţia în salturi, dar cu perseverenţă, local sau pe un plan mai vast, şi timp de secole. Odinioară, Temistocle îndrăznise, primul, să le spună concetăţenilor săi că „trebuiau să se ataşeze de mare" (Tucidide, I, 93-94), iar marea dăduse naştere talasocraţiei ateniene. Ulterior, curăţată de piraţi de către Pompei, marea îi oferise Romei un imperiu. Mai tîrziu, a ţinut la distanţă invaziile „barbare". Rostogolindu-şi valurile dinspre Orient, marea a purtat credinţa creştină, menită a da Europei primul ei chip unitar, *christianitas* :

marea căreia apostolul Pavel a trebuit să-i biruiască furiile spre a-şi aduce mesajul. Şi tot marea a purtat pînă la marginile irlandeze influenţa călugărilor răsăriteni ai Pustiei. Marea a constituit baza regatelor danez şi norvegian, după cum şi drumul normanzilor care, înconjurînd Europa pe ocean, au fondat statul sicilian şi au fost avangarda cruciadelor. Fraţilor lor rămaşi în ţară, marea le-a servit ca punte de legătură între Normandia şi Anglia, apoi drept centru de greutate al monarhiei Plantageneţilor, între Insulele Britanice şi Acvitania. Destinul Angliei, atunci, a fost statornicit de mare, căci, respinsă de pe continent la sfîrşitul Războiului de o Sută de Ani, şi-a găsit în poziţia ei insulară temelia pentru o putere maritimă fără egal în epoca modernă.

Configuraţia politică a Europei a rezultat în mare parte din predominanţa mediteraneană. Fără mare, nici Veneţia şi Genova nu ar fi fost ce au fost, nici coroana Aragonului care, în secolele al XIV-lea şi al XV-lea, a făcut din Mediterana occidentală o întindere de apă catalană. Fără mare, Portugalia nu ar fi reprezentat, încă din secolele XV-XVI, vîrful de lance al Europei în descoperirea lumii atlantice şi a celei indiene.

Pe plan politic, imaginea Europei a depins de întîlnirea dintre cele două versante maritime ale sale. Astfel, monarhia lui Carol Quintul a ajuns să domine simultan aria hanseatică, ţinuturile Flandrei, coastele spaniole şi italiene. Tot astfel, după un început timid în secolul al XIII-lea, regatul Franţei şi-a lărgit, sub Ludovic al XIV-lea, cele două faţade maritime, în Ponant şi Levant, din Dunkerque la Bayonne şi din Port-Vendre la Toulon. Dincolo de disputele continentale, controlul asupra mării a constituit miza rivalităţilor. Dominaţia engleză asupra Gibraltarului şi, mai tîrziu, asupra Trafalgarului au creat premisele preponderenţei britanice pe rutele maritime europene. De *sea power* depind celelalte posibilităţi. Napoleon însuşi i-a făcut lui Las Cases această mărturisire: „M-am lăsat păgubaş cînd cu dezastrul de la Trafalgar; nu puteam să fiu peste tot"; fără îndoială, credea despre Villeneuve ceea ce în Egipt le reproşa, pe nedrept, marinarilor, care, după el, „nu înţeleg nimic din ce-i măreţ". În orice caz, opinia nedreaptă a lui Napoleon cu privire la marinari şi descurajarea lui după Trafalgar confirmă importanţa rolului mării în destinul statelor.

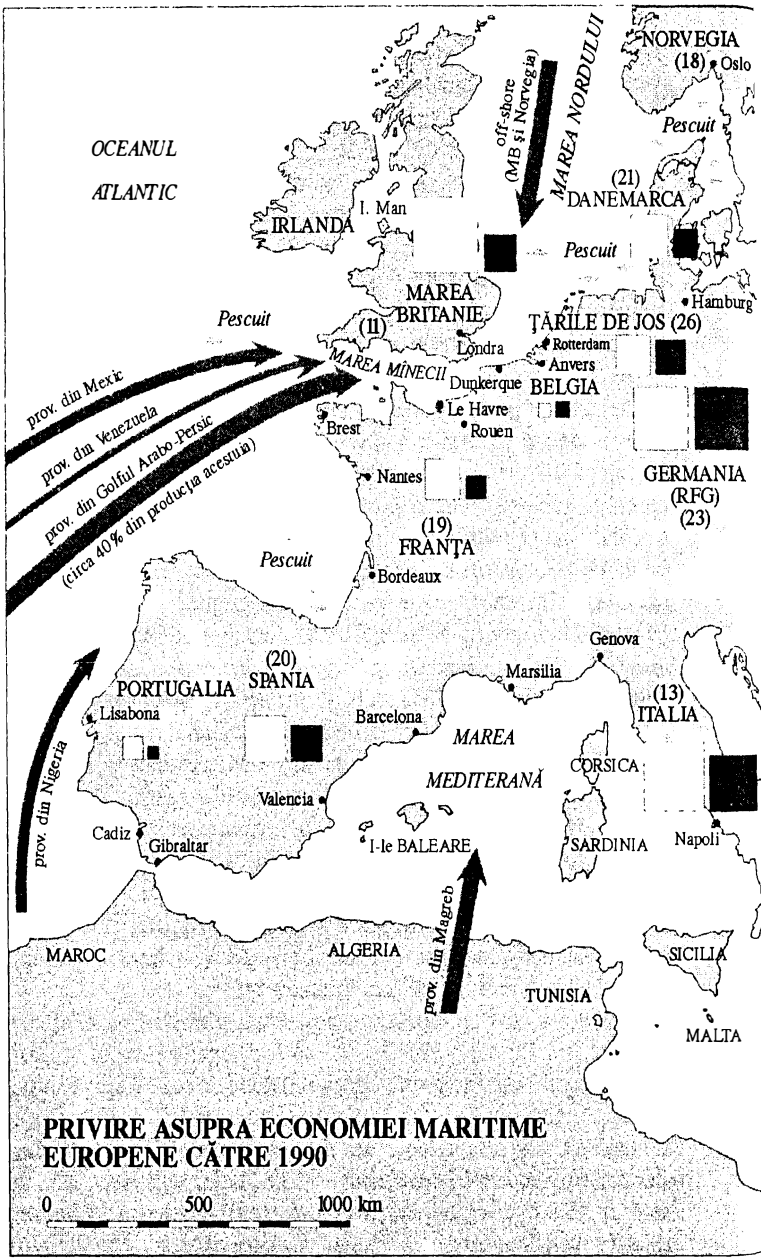
Într-adevăr, analiza pe care am încercat să o schiţăm a remarcat cîteva date pozitive, de două tipuri. Mai întîi, similitudini în rîndul ţărilor maritime europene. La un nivel mai ridicat, europenii au

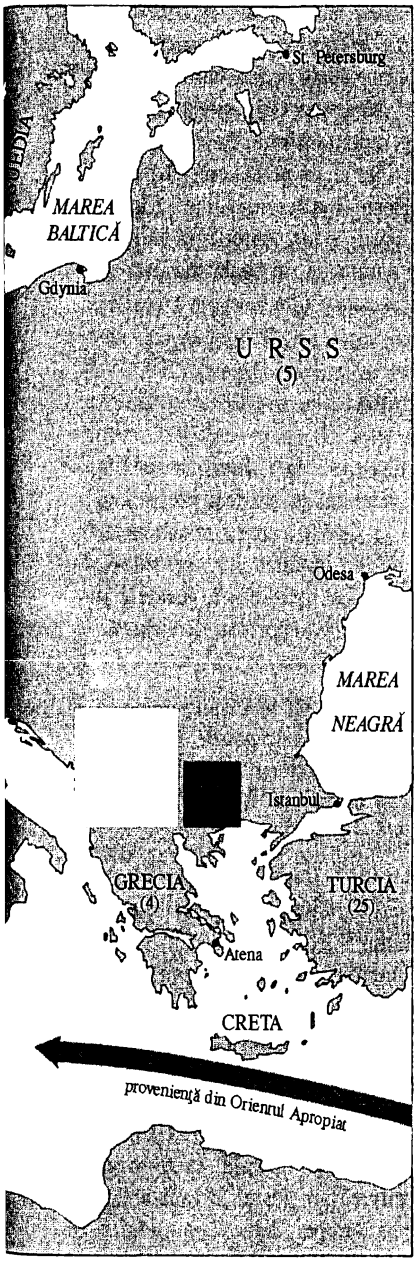
căpătat încetul cu încetul conştiinţa a ceea ce le este comun, în pofida clivajelor, a concurenţelor şi conflictelor.

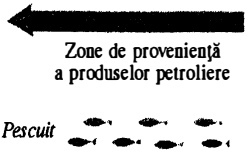
Exemple de similitudini : condiţia sărarilor mediteraneeni şi cea a paludierilor atlantici susţin comparaţia, cu toate că viitorul unora şi al altora va fi fost diferit. Soarta pescarilor, mai diferenţiată, comportă analogii între grupuri, tipuri şi zone de pescuit, precum şi în funcţie de ţări, de legile şi cutumele lor. Problemele pescuitului oceanic prezintă multe date comune între Norvegia şi Portugalia, de exemplu ; în schimb, pescuitul în larg, ca altădată în Evul Mediu, în condiţii diferite, ce-i drept, cunoaşte conflicte între francezi şi spanioli, în Golful Gasconiei. Moştenirea vine de departe în timp.

Alte sectoare au făcut, dimpotrivă, unele experienţe de cooperare. Prezenţa negustorilor italieni şi iberici în oraşele comerciale europene a avut o influenţă hotărîtoare asupra formării unui mediu comercial internaţional, încă de la sfîrşitul Evului Mediu. Francezi, olandezi, englezi, germani şi-au dat aici întîlnire. Practicile armării, finanţării şi asigurărilor au cunoscut din acel moment un început de unificare – adoptarea treptată a tehnicilor italiene de către germani, de pildă. Corespondenţele purtate între neguţători, operaţiunile bancare de la un oraş la altul şi de la port la port stau mărturie în acest sens. S-au înnodat alianţe familiale. Oamenii se înrudeau de la Sevilla la Genova, de la Lisabona la Anvers, de la Bilbao şi Burgos la Nantes şi Rouen, ca şi de la Florenţa, Genova şi Livorno la Londra şi Southampton, iar de la Londra pînă la Hamburg, Bremen, Lübeck şi Gdansk. O Europă a negustorilor se contura, capabilă nu de a sfida conflictele politice, ci de a se adapta şi de a le supravieţui. Înţelegerea dintre comercianţi mai presus de frontierele maritime s-a repercutat la nivelul armării. Echipajele prezentau încă din secolul al XVI-lea un evantai compozit de mateloţi cu origini şi limbi diferite, în stare, în ciuda diversităţii şi, uneori, a animozităţii lor, să-şi simtă apartenenţa comună la lumea mării.

Nu pare aşadar de mirare ca, pe măsura intensificării relaţiilor maritime ale Europei, asemănările să fi fost percepute în aceeaşi măsură în care erau resimţite opoziţiile. Cînd doi se certau, acestea din urmă păleau în faţa unui al treilea, continentalul, străin de cele ale mării. Coeziunea în viaţa maritimă este firească la englezi, căci nici unul nu locuieşte la mai mult de 150 de kilometri de coastă, în timp ce printre germani sau chiar printre francezi sînt unii care, chiar în vremea noastră, n-au văzut niciînd marea.

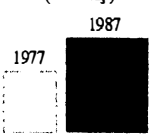

OCEANUL ATLANTIC
NORVEGIA (18)
Oslo
Pescuit
off-shore (MB şi Norvegia)
MAREA NORDULUI
(21) DANEMARCA
I. Man
IRLANDA
Pescuit
Hamburg
MAREA BRITANIE
(11)
Pescuit
ŢĂRILE DE JOS (26)
Londra
Rotterdam
Anvers
MAREA MÎNECII
Dunkerque
BELGIA
Le Havre
Rouen
Brest
prov. din Mexic
prov. din Venezuela
prov. din Golful Arabo-Persic
(circa 40% din producţia acestuia)
Nantes
GERMANIA (RFG) (23)
(19) FRANŢA
Pescuit
Bordeaux
Genova
(20) SPANIA
PORTUGALIA
Marsilia
(13) ITALIA
Lisabona
Barcelona
MAREA MEDITERANĂ
CORSICA
prov. din Nigeria
Valencia
Cadiz
Gibraltar
I-le BALEARE
SARDINIA
Napoli
MAROC
ALGERIA
prov. din Magreb
SICILIA
TUNISIA
MALTA
PRIVIRE ASUPRA ECONOMIEI MARITIME EUROPENE CĂTRE 1990
0
500
1000 km





Circulația mărfurilor
(număr de vase cu o capacitate de 100 de tone-registru brut și peste, la nivelul țărilor CEE)

Pentru întreaga CEE
(în unități)



Sursă : La Mer, *ENA, Paris, t. II, p. 223.*

Cifrele între paranteze, plasate în dreptul numelor de țări, indică poziția acestora în rîndul primelor 26 de flote mondiale (nave de 300 de tone-registru brut) în 1987.
Sursă : La Mer, *ENA, Paris, t. II, p. 224.*

În schimb, expansiunea transmarină a stimulat trezirea unei conştiinţe europene. În secolul al XIX-lea, ca şi în secolele al XVI-lea şi al XVII-lea, europenii au proiectat asupra lumilor noi o imagine a patriei lor de origine, dar în acelaşi timp şi-au transpus acolo şi rivalităţile. Desigur, nu a fost o demonstraţie de coeziune, şi cu atît mai puţin una de cooperare, dar oare nu putem găsi aici, *a contrario*, dovada apartenenţei originare la o aceeaşi lume? Luînd, dincolo de mare, distanţă faţă de patriile lor, europenii au avut ocazia să descopere ceea ce le este comun şi, în egală măsură, să simtă ce îi desparte.

...dar contestată sau subapreciată...

Moştenirea despre care vorbim este una contestată, fiind estimată la o mare valoare de toţi cei în drept, începînd cu cel mai pregătit să domine marea: Anglia. Ambiţia ei, o dată cu epoca elisabetană, suscita invidia rivalilor; Filip al II-lea, în diata lui, îşi sfătuia succesorul să aibă „mereu privirea şi gîndul aţintite spre insulele şi mările britanice". Richelieu a înţeles însă şi a exprimat deosebit de bine problema în al său *Testament politic*:

> Marea – scria el – e acea moştenire la care toţi suveranii pretind că au cea mai mare îndreptăţire, dar asupra căreia drepturile oricui sînt totuşi cel mai puţin lămurite. Stăpînirea acestei stihii nu a fost niciciînd cu totul garantată cuiva (...) Trebuie să fii puternic ca să năzuieşti la această moştenire.

Or, explică el într-un „Aviz Regelui" (Ludovic al XIII-lea), „primul lucru ce se cerea făcut era să ajungi puternic pe mare, ceea ce croieşte drum spre toate statele lumii".

Contestările în jurul moştenirii nu trebuie descrise mai mult. Fără nici o îndoială, rădăcina lor se află în opoziţia de interese, dar, văzute de pe mare, opoziţiile ţin şi de atitudini fondate pe concepţii diferite. Aspectul este perceptibil în comportamentele concurenţiale şi ostile din trecut, dar şi în înfruntările verbale şi diplomatice contemporane asupra organizării Europei. Jacques Pirenne scrie că, în istorie, ţările maritime se dovedesc individualiste şi liberale, în timp ce ţările continentale, sociale şi autoritare, au gustul organizărilor ierarhice. În acest caz, discuţiile pe tema Europei traduc clivaje adînci,

de care marea ar fi în parte răspunzătoare. Nu e ceva nou. În literatura politică engleză de la sfîrşitul Evului Mediu, Europa este aproape absentă; şi totuşi, călătorii traversau Canalul Mînecii; apoi, din ce în ce mai mult, începînd cu secolul al XVI-lea, Europa, tributară negoţului englez, a părut să fie o altă lume. Acest curent, venit de demult, s-a manifestat cu amploare prin constituirea zonei de liber-schimb, acum aproximativ patruzeci de ani. Sub reticenţele faţă de Comunitate, transpar un individualism profund şi mai ales ataşamentul britanic faţă de ţările din *Commonwealth*, îngrijorate ele înseşi de concurenţa agricolă a continentului european. Jean Monnet, în *Memoriile* sale, redă „conversaţii foarte tensionate" pe marginea planului Schuman astfel încît ne explicăm caricatura reprezentînd două bătrîne doamne engleze la malul Mînecii, scrutînd zarea prin lorniete. Una din ele zicea: „Pe timp senin, se vede piaţa comună". Aceste respectabile *ladies* îşi exprimau îngrijorarea faţă de chestiuni, pentru ele, esenţiale. Invers, Jean Monnet, cu ocazia unei conferinţe de presă a generalului de Gaulle, în ianuarie 1963, se declara şocat de eventualul eşec al negocierilor în probleme „la urma urmei secundare faţă de obiectivul unirii Europei". Diferenţa de apreciere era gravă. Secundară, poate, pentru continentali, chestiunea comerţului maritim nu putea fi la fel şi pentru englezi. Marea cîntăreşte deci greu în moştenirea istoriei şi este indispensabil să ţinem seama de ea. Să fie oare o întîmplare că *Războiul peloponesiac* de Tucidide este propus spre meditare viitoarelor state majore navale, cu acelaşi titlu ca raţionamentele ştiinţifice cele mai moderne, în plin secol XX? Aceasta se petrece însă dincolo de Atlantic, la *Naval War College* din Statele Unite! Prin urmare, ce părere are „bătrînul" continent?

De fapt, o sumă de ignorări şi de neînţelegeri asupra problemelor mării ar risca să frîneze unirea Europei. În mod curios, Jean Monnet, în aceleaşi *Memorii*, este extrem de puţin vorbăreţ cu privire la chestiunile maritime; poate că o analiză sistematică a abundentei lui corespondenţe, conservată la Fundaţia ce-i poartă numele, în Lausanne, ar rupe această tăcere. Căci e de negîndit ca Jean Monnet să nu fi măsurat importanţa mării pentru Europa, el, care, lucrînd în 1917-1918 la organizarea ajutorului american, scria pe atunci: „Tăria războiului stă de-acum în tonaj". E adevărat că tratatul de la Roma, deşi a organizat o piaţă comună, nu a prevăzut şi ape comune. Această lacună rezultă poate, cel puţin parţial, din obiceiuri mentale atavice. Extrem de puţini dintre autorii bogatei literaturi contemporane

referitoare la Europa consacră un gînd şi un rînd mării. Rare sînt, de asemenea, colocviile – altfel numeroase – cu privire la Europa care să facă puţin loc şi mării. Să semnalăm, cel puţin în Franţa, tripla iniţiativă a Şcolii Naţionale de Administraţie, a Institutului Francez de Cercetare pentru Exploatarea Mării şi a Societăţii Navale Franceze de Formare şi Consiliere, soldată, în 1987, cu publicarea unei lucrări, *Marea – Oameni. Bogăţii. Mize*, rod al unor seminare şi consultări ştiinţifice temeinice.

...şi ameninţată

Lucrarea despre care tocmai am vorbit conţine melancolice reflecţii : „Instituţiile europene nu s-au interesat de transport decît din 1974, chiar dacă acesta intra în logica tratatului de la Roma". „Europa maritimă", mai citim, „constituie astăzi [1987] mai mult o zonă de liber-schimb decît o adevărată piaţă comună".

Declinul maritim al Occidentului a fost înscris în statistici. Între 1977 şi 1987, înmatriculările de nave ale CEE au trecut de la 30% la 17% din tonajul mondial. Sfîrşitul marilor imperii coloniale suscitase apariţia pavilioanelor unor state care îşi obţinuseră independenţa şi care preferau solitudinea în locul înţelegerii cu celelalte marine. Marea Britanie controla nu cu multă vreme în urmă 22% din tonajul mondial ; a coborît la 2%. În acelaşi timp, Statele Unite au regresat de la 33% la 5%. Aceste constatări lasă să se întrevadă natura şi originea concurenţei. Cel mai grav este că, pentru concurenţi, traficul maritim constituie mai mult un instrument decît o raţiune de a trăi, ceea ce traduce o slăbire, în sine, a vieţii maritime. Concurentă, Europa nu reuşeşte în general să-şi reînnoiască flotele, din diverse motive, între care cel economic, altfel spus preţul de cost, nu e cel mai mărunt.

În sînul Comunităţii Economice Europene, din 1977 în 1987, scăderea numărului de nave comerciale a fost de 2% (1% ca tonaj), Marea Britanie păstrîndu-şi primul loc, urmată de Franţa, Portugalia, RFG şi Grecia. Totuşi, reculul apare limpede în clasamentul flotelor de comerţ sub pavilion naţional de la *Lloyd's Register of Shipping*. Dintre ţările CEE, doar Grecia se plasa în primele rînduri (a patra) ; Italia e pe locul 12, Marea Britanie pe 14, Norvegia pe 18, Franţa pe 19, Danemarca pe 20 şi RFG pe 22. În schimb, primele trei

locuri le reveneau unor ţări ca Liberia, Panama şi Japonia. Trebuie, ce-i drept, să ţinem seama şi de un alt clasament, cel al flotelor controlate, care adaugă pavilioane diverse, de complezenţă mai ales, celor naţionale. Fără a fi sclipitoare, poziţia europeană pare aici mai puţin slăbită, dar nu fără paradoxuri. Astfel, Grecia deţine locul întîi în lume, iar tonajul ei controlat rămîne 50% naţional; Norvegia este a cincea; Marea Britanie doar a şasea, dar flota pe care o controlează îi înalţă pavilionul în proporţie de 60%; RFG este a noua, Franţa a zecea, dar, fidelă unei tradiţii, îşi menţine culorile pe 85% din bastimentele pe care le controlează; Olanda se clasează pe locul al doisprezecelea.

Cifrele pun în evidenţă ponderea crescută a pavilioanelor de complezenţă şi incidenţa problemelor sociale; căci contribuţiile la asigurările sociale, în Franţa cu precădere, frînează enorm recrutarea naţională a mîinii de lucru. „Depavilionarea" slăbeşte calitatea europeană a armării, chiar dacă, fără a se recurge la pavilioanele de complezenţă, se dublează pavilioanele naţionale prin înscrieri cu caracter fictiv, în „registre bis" – de exemplu, pentru Norvegia, deosebit de liberală, pentru Franţa, cu pavilionul Insulelor Kerguelen, pentru Anglia, cu cel al Gibraltarului sau al Insulei Man.

La fel de gravă pentru interesele maritime europene este problema construcţiilor navale: şantierele se închid unul după altul. Anglia a pierdut întîietatea care îi aducea încă, în jurul anului 1960, locul al cincilea pe plan mondial în construcţia navală. Şantierele asiatice, în Coreea de Sud, Taiwan, Hong Kong şi Singapore, dispunînd de o mînă de lucru numeroasă şi puţin costisitoare, concurează Europa pe propria-i piaţă. Această realitate traduce o alta: deplasarea centrului de greutate al schimburilor internaţionale spre Pacific şi Oceanul Indian, însoţită de apariţia unor noi tipuri de vase, uriaşele petroliere, aflate doar în parte sub control european.

La fel, ba chiar mai mult decît comerţul, patrimoniul european al pescuitului este o moştenire subapreciată şi mult timp tratată fără menajamente. „Europa albastră" suferă de o gestaţie dificilă în ciuda intervenţiilor CEE, şi se loveşte de o exploatare nechibzuită, „supra-pescuitul", ca şi de concurenţa uneori lipsită de măsură a pescarilor; sistemul „cotelor" este subminat de egoismele locale, de drepturile de suveranitate ale statelor asupra zonelor de pescuit şi de sacrosanctul principiu al libertăţii mărilor. Elaborarea noului drept maritim internaţional se confruntă în acest domeniu cu o chestiune delicată.

Problema apelor teritoriale este, în Europa, mai complicată decît oriunde; exemplul cel mai caracteristic este, fără îndoială, cel al Mării Egee, unde partajul între Grecia (35%) şi Turcia (8%) nu a încetat să işte contestări. Convenţia internaţională de la Montego Bay (1982) distinge teritorialitatea de suveranitatea asupra apelor marine, dar ratificările nu au obţinut unanimitatea care să dea greutate convenţiei. Unii juriştі continuă să aprecieze competenţa statului asupra mării teritoriale ca pe un drept de jurisdicţie, dar nu de suveranitate.

Într-o cu totul altă ordine se pune, în cadrul european, problema navală din punct de vedere militar. Fragmentarea politică a Europei apusene şi, pînă de curînd, opoziţia Est-Vest, integrarea unei părţi a forţelor navale occidentale în NATO împiedicau pînă şi conceperea unei flote europene. Amintiri istorice, divergenţe de concepţie între statele majore cu privire la folosirea diverselor tipuri de unităţi, ca portavioanele, îndeosebi divergenţe de interese naţionale au frînat experienţele şi eforturile reale de cooperare. Unele colocvii recente au făcut manifestă căutarea unei definiţii a „identităţii europene de securitate". Unii ar dori o marină europeană; dar această ambiţie, formulată în mod convingător ca principiu, este departe de a se realiza, căci punerea ei în practică ar ridica enorme probleme. Cooperarea multinaţională europeană este o abordare a acestui proiect, fiindcă, în mod vizibil, libertatea de navigare presupune consultări cvasi-permanente. Intensitatea circulaţiei maritime şi mulţimea strîmtorilor sînt, pentru Europa, un imperativ de neocolit. Chiar interesele maritime îndepărtate i-l impun, şi sîntem îndreptăţiţi să credem că, poate, problemele Orientului Apropiat şi ale Orientului Mijlociu vor avea ca rezultat cel puţin o mai vie conştiinţă a comunităţii intereselor maritime ale statelor europene.

Atuuri şi mize ale mării

Cei care au proiectat Europa unită nu par să fi luat prea mult în considerare posibilităţile ei maritime. Totul dovedeşte însă că marea este o componentă, istorică şi actuală, a identităţii acesteia. Europa trebuie să se poată adapta extinderii unei activităţi maritime în afara cadrelor geografice cu care era obişnuită, în mare parte pentru că ea le făurise.

În condiţiile de azi, deopotrivă moştenite din trecut sau impuse de transformări de decenii, două direcţii par să ofere mize şi să deschidă perspective. Una, de importanţă generală, este mutaţia structurală a circulaţiei maritime. Cealaltă, cu caracter mai specific european, postulează o reechilibrare geografică a acestei activităţi pe ţărmurile continentului. În acest sens, ne putem întreba, fără a ne pripi cu răspunsul, ce efecte va avea pe termen lung tunelul pe sub Canalul Mînecii asupra viitorului maritim al Europei Occidentale, după legarea Angliei de continent.

Prima observaţie ar fi aceea că era individualistă a porturilor izolate este depăşită în favoarea unor reţele de transport ce funcţionează pe criterii de rentabilitate şi de competitivitate. La scară europeană, acest fapt implică libertatea transporturilor şi bulversează obiceiurile concurenţelor dintre naţiuni. Astfel, locuitorilor din Anvers le place să spună că portul lor este cel mai mare port francez, fiindcă drenează o parte notabilă din circulaţia Franţei nordice şi estice. Dar Anversul nu e singur, împărţind cu Rotterdamul o tendinţă de concentrare a traficului în porturile din Nord.

Acest atu antrenează totuşi, în contrapartidă, măsurile luate de CEE în favoarea ţărilor maritime din sudul Europei, în vederea reechilibrării peisajului maritim. Aceste ţări beneficiază de tradiţii îndelungate, de populaţii maritime bine pregătite profesional, precum şi de companii de navigaţie competitive. Este cazul Greciei, a cărei poziţie în statistici este atît de favorabilă, încît această ţară este aşteptată să devină numărul trei mondial; este şi cazul Italiei, Portugaliei, Spaniei (despre care s-a putut scrie că este „un uriaş al pescuitului", în virtutea numărului mare de vapoare şi a experienţei echipajelor). Mediteraneenii nu au uitat că au fost secole de-a rîndul animatorii comerţului european; Mediterana reprezintă 12-13% din traficul mondial, iar poziţia ei mediană rămîne la fel de valoroasă atît prin relaţiile sale maritime, cît şi prin cadrul său continental.

Pentru a-şi conserva şi exploata atuurile, Europa trebuie totuşi să armonizeze condiţiile de concurenţă în materie de trafic şi pescuit, să încurajeze modernizarea vaselor sale, să standardizeze condiţiile sociale ale echipajelor şi formarea tehnică a cadrelor, să stimuleze în rîndurile lor cunoaşterea limbilor străine. În această privinţă, răspîndirea limbii engleze este deja o comoditate internaţională ce nu poate fi negată. O dată îndeplinite aceste condiţii, ca şi multe altele,

construirea unei Europe a transporturilor maritime pare inevitabilă. Va fi însă o construcţie lentă.

Pentru a o accelera, s-a avut în vedere adoptarea unui pavilion european. Acest lucru nu se va întîmpla de pe azi pe mîine. Un pavilion este expresia suveranităţii şi puterii statului, stat pentru care vasul este simbolul realităţii sale teritoriale. Nu se prea întrevede cum Franţa, Marea Britanie, Italia şi Spania ar accepta să renunţe la el. Mai concret, s-a propus ca vasele europene să-şi adauge pavilionului naţional un fanion care să simbolizeze apartenenţa lor la Europa.

Şi alte atuuri îi oferă Europei şansele unui viitor şi ale unei prezenţe pe mări. Fără a-i promite o autonomie nelimitată în materie de energie, exploatarea *off-shore* a petrolului din Marea Nordului de către Anglia şi Norvegia plasează Europa printre producătorii notabili ai unui produs pentru care aceasta deţine, în Marea Mînecii, o arteră primordială de circulaţie şi, în Olanda, la Rotterdam, una dintre pieţele mondiale cu rol regulator. În investigarea adîncurilor, europenii au atuurile lor, fie că este vorba de exploatarea planctonului sau de prospectarea nodulilor. Să nu uităm că, încă din 1948, inventarea batiscafului şi experienţele profesorului Piccard erau fructul unei cooperări europene între Franţa, Belgia şi Italia. De atunci, chiar dacă valoarea investiţiilor financiare necesare a transferat dincolo de Atlantic cele mai importante realizări tehnice, Europa şi, în special, marinele militare îşi au şi ele partea lor de contribuţie în domeniu. Mai cu seamă, iniţierea zonelor de exploatare prevăzute de Conferinţa Internaţională de Drept Maritim rezervă Europei, prin intermediul Franţei şi al Marii Britanii, posibilităţi considerabile în lumea întreagă. Fără îndoială, Europa şi-a pierdut preeminenţa mondială, dar putem spera ca autorităţile care îi pregătesc unificarea să ţină seama de rădăcinile ei istorice, garanţii ale viitorului său, pe apă, ca şi pe continent.

Să încheiem. Scuza – dacă nu justificarea – reflecţiilor unui istoric, împinse dincolo de limitele apelor medievale ce-i sînt familiare, este că istoria nu cunoaşte hiaturi. În ochii acestuia, cel puţin, prin întinderea istoriei ei, marea dovedeşte că este un atu şi o miză pentru întărirea identităţii Europei. Continentul nostru se sprijină pe o cultură comună, iar marea este unul dintre elementele ei fundamentale.

Decembrie 1990

Hărţi, ilustraţii şi grafice

Europa, o mică peninsulă (8) – Strîmtoarea Gibraltar (17) – Mediteranele (21) – „Strîmtorile" şi Bosforul (25-26) – Mediterana elenică (33) – Expansiunea maritimă genoveză (36-37) – Puncte de sprijin veneţiene (44-45) – Baltica şi strîmtorile daneze (52-53) – Mări şi peripluri nordice (secolele X-XII) (60-61) – Căi de acces spre Bruges şi Anvers (76) – Hansa în secolul al XV-lea (92-93) – Mapamondul umoristic al lui Oronteus Finaeus (1536) (107) – Transgresarea cadrului european (secolul al XVI-lea) (114-115) – Căi maritime europene în epoca modernă (124-125) – Europa prezentă pe toate mările (moştenirea în 1914) (140-142) – Harta comică a Europei la 1870, întocmită de Hadol (145) – Un exemplu tipic: importanţa internaţională a sării (152-153) – Privire asupra economiei maritime europene la 1990 (246-247).

Termeni tehnici

Bordaj : ansamblul scîndurilor ce constituie învelişul cocăi unui vas.

Caracă : bastiment cu trei catarge, de tonaj destul de ridicat, bine echipat.

Caravelă : bastiment uşor, echipat cu două sau trei vele latine (triunghiulare), caracterizat prin rapiditate.

Carvelă : mic vas de pescuit şi de cabotaj, diferit de caravelă prin greementul său pătrat, prin înălţimea mai redusă a calei şi prin viteza mai mică.

Călăfătuire : operaţie care constă în umplerea cu cîlţi (calafat) a îmbinărilor unei carene, în scopul etanşării ei.

Călăfătuitor, calafagiu : muncitor specializat în călăfătuire.

Coca : bastiment cu forme rotunde, înalt la apă, puntat.

Cogă, *kogge*: corabie de transport de dimensiuni importante, de mare tonaj, prevăzută cu pînze pătrate.

Construcţie cu tape (cu cusătură) : procedeu în care scîndurile bordajului sînt îmbinate unele lîngă altele, cap la cap.

Construcţie în caplamă (imbricată) : procedeu în care scîndurile bordajului se suprapun ca ţiglele de acoperiş (în contrast cu bordajul cu tape).

Culoar : dispoziţie convenţională şi de uz internaţional de distingere a rutelor de circulaţie pe mare (cale de urcuş şi cale de coborîre), în scopul evitării coliziunilor, de pildă în largul promontoriului Bretaniei.

Etambou : piesă solidă din lemn înălţată în planul longitudinal al vasului, la pupa, şi pe care este fixată cîrma, numită, din acest motiv, axială.

Flux : maree în creştere.

Marangoz : meşter dulgher de corabie.

Monoxilă (luntre) : confecţionată dintr-un singur trunchi de copac scobit.

Nod : unitate de distanţă parcursă pe mare şi echivalînd cu 1/120 dintr-o milă marină (adică aproximativ 15 m).

Pană (a pune în) : a plasa un vas, cu cea mai mare parte a velaturii strînse, în vînt de travers, pentru a-l proteja de acţiunea valurilor (prin manevrarea penei[1]) şi pentru a-l echilibra fără să se deplaseze.

---

1. Parte a cîrmei care poate fi rotită în jurul unui ax vertical şi asupra căreia se exercită presiunea apei cînd se schimbă direcţia de mişcare a navei.

Reper : punct vizibil, pe uscat, servind la relevmente.
Stalie : durata de şedere a unei nave într-un port de relaş, cît să-şi încarce sau să-şi descarce marfa.
Strîmtoare : trecătoare, culoar (între insule sau între o insulă şi continent).
Urcă : navă de transport de mare tonaj, cu fundul plat şi pupa rotundă, înzestrată cu două castele şi cu pînze pătrate.
Velă latină : velă triunghiulară.

Bibliografie

Lucrări cu caracter general

Braudel, Fernand, *et al.*, *L'Europe. L'espace, le temps, les hommes*, Arts et Métiers graphiques, Paris, 1987.

Bywater, M., „La mer européenne : patrimoine communautaire ou ressources côtières", *Revue du Marché commun*, 1976.

Chaunu, Pierre, *L'Expansion européenne du XIIIe au XVe siècle*, PUF, Paris, 1969.

Concina, Ennio (ed.), *Arsenali e città nell' Occidente europeo*, NIS, Roma, 1987.

Conrad, Joseph, *Le Miroir de la mer. Souvenirs et impressions*, trad. fr. de G.J. Audry, Gallimard, Paris, 1976.

Conrad, Joseph, *Typhon*, trad. fr. de A. Gide, Gallimard, Paris, 1976.

Duroselle, Jean-Baptiste, *L'Idée d'Europe dans l'histoire*, Denoël, Paris, 1965.

Duroselle, Jean-Baptiste, *et.al.*, *L'Europe. Histoire de ses peuples*, Librairie académique Perrin, Paris, 1990.

Gast, René, *et.al.*, *Des phares et des hommes*, Ed. Maritimes et d'outre-mer, Paris, 1985.

Godinho, V. Magalhães, *Mito e mercadoria. Utopia e pratica de navegar, seculos XIII-XVIII*, DIFEL, Lisabona, 1990.

Grotius, Hugo, *Mare liberum. De la liberté des mers (1609)*, CNRS, Paris, 1990.

Hague, D.B. ; Christia, R., *Lighthouses : Their Architecture, History and Archeology*, Landysul, 1977.

Hocquet, Jean-Claude, *Le Sel de la terre*, Du May, Paris, 1989.

Lecerf, Jean, *Histoire de l'unité européenne*, Gallimard, Paris, 1965.

Le Pichon, Y., *La Mer sous le regard des peintres de la marine*, Berger-Levrault, Paris, 1989.

Lewis, Archibald R. ; Runyan, Timothy J., *European Naval and Maritime History*, Indiana University Press, Bloomington, 1985.

Lucchini, Laurent ; Voelckel, Michel, *Les Etats et la Mer*, La Documentation française, „Notes et Etudes documentaires", Paris, 1978.

Mac Kay, Derek, *The Rise of Great Powers, 1648-1815*, Longman, Londra-New York, 1983.

Mahan, Alfred T., *The Influence of Sea Power on History, 1660-1783*, Sampson Low, Londra, 1889; trad. fr., 1899.
Mahan, Alfred T., *Naval Strategy*, Londra, 1911; trad. fr. de L. Fournier, 1925.
Masson, Philippe, *Marines et Océans: ressources, échanges, stratégie*, Imprimerie nationale, Paris, 1982.
Mitchell, Simpson (ed.), *War, Strategy and Maritime Power*, New Brunswick, 1977.
Mollat du Jourdin, Michel; La Roncière, Monique de, *Les Portulans. Cartes marines du XIIIe au XVIe siècles*, Office du Livre, Freiburg, 1984.
Morghen, R., *L'Idea da Europa*, E.R.I., Roma, fără dată.
Monnet, Jean, *Mémoires*, Fayard, Paris, 1976.
Morin, Edgar, *Penser l'Europe*, Gallimard, Paris, 1987.
Roskill, Stephen W., *The Strategy of Sea Power*, Londra, 1961.
Rougemont, Denis de, *Vingt-huit Siècles d'Europe*, Payot, Paris, 1961.
Rougemont, Denis de, *Vingt-huit Siècles d'Europe. La conscience européenne à travers les textes*, Christian de Bartillat, Paris, 1990 (cu o prefață de Jacques Delors).
Villain-Gandossi, C.; Borhemans, K.; Metzelin, M.; Schäffner, C., *The Concept of Europe in the Process of the CSCE*, Gunter Marr, Tübingen, 1990.
Vogel, Walter, „Zur frösse der europäischen Handelsoflotten im 15. und 17. Jahrundert. Ein historisch statistischer Versuche", în *Forschungen und Versuche zur Geschichte der Neuzeit* (Festschrift Dietrich Schäfer zum 70. Geburtstag), Jena, 1915.
Weiss, Louise, *Un combat pour l'Europe*, Lausanne, 1984.
Wilson, D.M. (ed.), *The Northern World*, Thames-Hudson, Londra, 1980; trad. fr., L. Fleuriot (ed.), *Les mondes nordiques*, Tallandier, Paris, 1980.

Reviste

The American Neptune, Salem (Mass.).
Hansische Geschichtsblätter, Leipzig (din 1871).
International Fishing News, Londra (din 1960).
The Mariner's Mirror (International Journal of the Society for Nautical Research), National Maritim Museum, Londra, (din 1911).
Marins et Océans. Etudes d'histoire maritime, Paris (din 1990).
Neptunia, Société des amis du musée de la Marine, Paris.
Relations internationales, Paris (numere speciale despre problemele maritime europene: 1988, 1989, 1990).
Revista de Historia Naval, Madrid.
Rivista Marittima, Roma (din 1868).
Tijdschrift voor Geschiedenis, Amersfoort (din 1886).

Colocvii, culegeri de documente

Acerra, Martine ; Merino, José ; Meyer, Jean (ed.), *Les Marines de guerre européennes, XVIIe-XVIIIe siècle* [colocviu din 1984], Presses de la Sorbonne, Paris, 1985.

Acerra M. şi Meyer J., *La Grande Epoque de la marine à voile*, Ouest-France, Rennes, 1987.

Les Aspects internationaux de la découverte océanique aux XVe-XVIe siècles [al V-lea Colocviu internaţional de istorie maritimă, Lisabona, 1960], SEVPEN, Paris, 1966.

Balard, Michel (ed.), *Etat et Colonisation au Moyen Age et à la Renaissance*, [colocviu la Reims, 1987], La Manufacture, Lyon, 1989.

Balcou, Jean (ed.), *La Mer au siècle des Encyclopédies* [documente ale colocviului din Brest, 1984], Champion-Slatkine, Paris-Geneva, 1987.

Cabantous, Alain ; Hildesheimer, Françoise (ed.), *Foi chrétienne et Milieux maritimes, XVe-XXe siècle* [documente ale colocviului de la Collège de France, 1987], Publisud, Paris, 1989.

Céard, Jean ; Margolin, Jean-Claude, *Voyager à la Renaissance* [documente ale colocviului din Tours, 1983], Maisonneuve-Larose, Paris, 1987.

Course et Piraterie [al XV-lea Colocviu internaţional de istorie maritimă, San Francisco, 1975], CNRS, „Off-set", Paris, 1975.

El Estrecho de Gibraltar-Ceuta [documente ale congresului internaţional, 1987], t. I-III, Madrid, 1988.

L'Europa. Fondamenti, formazione e realtà [colocviu la Roma, 1983].

L'Europe et l'Océan au Moyen Age. Contribution à l'histoire de la navigation [colocviu la Nantes, 1987], CID, Nantes, 1988.

Les Gens de la mer en société [al XVIII-lea Colocviu internaţional de istorie maritimă, Bucureşti, 1980], Paris, 1980 [linotip].

Les Grandes Escales [al X-lea Colocviu internaţional de istorie maritimă], 3 vol., Bruxelles, 1968.

Groshens, J.-C. (ed.), *Cartes et Figures de la Terre*, Centre Georges Pompidou/Centre de création industrielle, Paris, 1980.

Guerre et Commerce en Méditerranée, IXe-XXe siècle, cu o prezentare de M. Vergé-Franceschi, Kronos, Paris, 1991.

Guerres et Paix, 1660-1815 [Zilele franco-engleze de istorie a marinei, Rochefort, 1986], Service d'histoire de la marine, Vincennes, 1987.

„Les hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest de l'Antiquité à nos jours" [colocviu la Boulogne-sur-Mer, 1984], *Revue du Nord*, număr special, 1986.

Porti come impresa economica [documente ale celei de-a XIX-a Săptămîni... de istorie economică „F. Datini", Prato, 1987], Cavaciocchi, Florenţa, 1988.

Istanbul à la jonction des cultures balkaniques, méditerranéennes, slaves et orientales aux XVIe-XIXe siècles [documente ale colocviului AISEE, Istanbul, 1973], Bucureşti, 1977.

Le Genti del Mare Mediterraneo [al XVII-lea Colocviu internaţional de istorie maritimă, Napoli, 1980], 2 vol., Napoli, 1981.

Méditerranée et Océan Indien [ediţia a şasea bis a Colocviului internaţional de istorie maritimă, Veneţia, 1963], SEVPEN, Paris, 1970.

La Mer. Hommes. Richesses. Enjeux (sub coordonarea ENA, IFREMER, NAVFLO), 2 vol., IFREMER, Paris, 1989.

Mollat, Michel (ed.), *Les origines de la navigation à vapeur* [lucrări ale colocviului din 1960], PUF, Paris, 1970.

Les Navigations méditerranéennes et leurs liaisons continentales [al XI-lea Colocviu internaţional de istorie maritimă, la bordul vasului *Ausonia*, 1969], Napoli, 1981.

Le Navire et l'Économie maritime du XVe au XVIIIe siècle [primul Colocviu internaţional de istorie maritimă], SEVPEN, Paris, 1956.

Le Navire et l'Économie maritime du Moyen Age au XVIIIe siècle, principalement en Méditerranée [al II-lea Colocviu internaţional de istorie maritimă], SEVPEN, Paris, 1958.

Le Navire et l'Économie maritime du Nord de l'Europe du Moyen Age au XVIIIe siècle [al III-lea Colocviu internaţional de istorie maritimă], SEVPEN, Paris, 1960.

Palacio Atard, Vicente (ed.), *España y el Mar en el siglo Carlos III*, Madrid, 1989 [culegere de articole].

Poleggi, E. (ed.), *Città portuali del Mediterraneo* [documente ale Congresului internaţional, Genova, 1985], 1989.

Quand voguaient les galères, Ouest-France, Rennes, 1990 [culegere de studii cu ocazia expoziţiei Muzeului Marinei, Paris, 1990].

Renouard, Yves, *Études d'histoire médiévale*, 2 vol., SEVPEN, Paris, 1968.

Les Sources de l'histoire maritime en Europe du Moyen Age au XVIIIe siècle, [al IV-lea Colocviu internaţional de istorie maritimă, CNRS, 1959], SEVPEN, Paris, 1962.

Les Villes portuaires [al XVI-lea Colocviu internaţional de istorie maritimă, în colaborare cu Comisia internaţională de istorie a oraşelor, Varna, 1978], Academia de Ştiinţe, Sofia, 1985.

Aspecte particulare

Ahrweiler, Hélène, *Byzance et la Mer*, PUF, Paris, 1966.

Albion, Robert G., *Forests and Sea Power, Timber Problems of the Royal Navy, 1652-1862*, Harvard University Press, Cambridge (Mass.), 1926.

Balard, Michel, *La Romanie génoise, XIIe-début XVe siècle*, 2 vol., École française, Roma, 1978.

Bernard, Jacques, *Navires et Gens de mer à Bordeaux (vers 1450-vers 1550)*, 3 vol., SEVPEN, Paris, 1968.

Bournaz-Baccar, A., *La Mer, source de création littéraire en France au XVIIe siècle (1640-1671)*, Biblio 17, Paris, Seattle şi Tübingen, 1991.

Braudel, Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 2 vol., Armand Colin, ed. a VI-a, Paris, 1985.

Braunstein, Philippe; Delort, Robert, *Venise, portrait historique d'une cité*, Ed. du Seuil, Paris, 1971.

Bresc, Henri, *Un monde méditerranéen. Économie et société en Sicile, 1300-1450*, 2 vol., École française, Roma, 1986.

Brezet, F.E., „Une flotte contre l'Angleterre. La rivalité navale anglo-allemande, 1897-1914", *Marins et Océans*, Paris, 1990.

Brosse, M., *La Littérature de la mer en France, en Grande-Bretagne et aux États-Unis*, 3 vol., teză multigrad, Presses universitaires, Paris, Lille, 1983.

Cabantous, Alain, *La Mer et les Hommes : pêcheurs et marins dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*, Westhoek, Dunkerque, 1980.

Cabantous, Alain, *La Vergue et les Fers. Mutins et déserteurs dans la marine d'Ancien Régime, XVIIe-XVIIIe siècle*, Tallandier, Paris, 1984.

Cabantous, Alain, *Le Ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime, XVe-XIXe siècle*, Fayard, Paris, 1990.

Cabantous, Alain, *Dix Mille Marins face à l'Océan*, Publisud, Paris, 1991.

Carus-Wilson, Eleonora, *Medieval Merchant Venturers*, Methuen, Londra, 1954.

Coornaert, Émile, *Les Français et le Commerce international à Anvers, fin du XVe siècle*, 2 vol., Rivière, Paris, 1961.

Corbin, Alain, *Le Territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1750-1850*, Aubier, Paris, 1988.

Coutau-Bégarie, Hervé, *La Puissance maritime soviétique*, Economica, Paris, 1983.

Czaplinski, Wadysaw, „Le problème baltique aux XVIe et XVIIe siècles", în *XIe Congrès international des sciences historiques. Rapports, IV, Histoire moderne*, Göteborg-Stockholm, Uppsala, 1960.

Del Treppo, Mario, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*, Libreria scientifica, Napoli, 1968.

Delumeau, Jean, *L'Alun de Rome, XVe-XIXe siècle*, SEVPEN, Paris, 1962.

De Roover, Raymond, *The Rise and Decline of the Medici Bank, 1397-1494*, Harvard University Press, Cambridge (Mass.), 1963.

Dollinger, Philippe, *La Hanse, XIIe-XVIIe siècle*, Aubier, Paris, ed. a II-a, 1988.

Doria, G.; Pergiovanni, P.M. (ed.), *Il sistema portuale della repubblica di Genova*, Genova, 1988.

Dupont, Maurice, *L'Amiral Decrès et Napoléon*, Economica, Paris, 1991.

Ferreira Priegue, Elisa, *Galicia en el comercio maritimo medieval*, Universitatea Santiago, La Coruña, 1988.

Fleury, Pierre, *Les Amours du vent et de la mer*, Ed. du Cercle, Tours, 1984.

Gravier, Maurice, *Les Scandinaves*, Lidis, Paris, 1984.

Heers, Jacques, *Gênes au XVe siècle*, SEVPEN, Paris, 1961.

Hildesheimer, Françoise, *Richelieu, une certaine idée de l'État*, Publisud, Paris, 1991.

Israel, Jonathan I., *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Clarendon, Oxford, 1989.

Jeannin, Pierre, „L'activité du port de Königsberg dans la seconde moitié du XVe siècle", în *Bulletin de la Société d'histoire moderne*, nr. 56, 1958.

Jenkins, Ernest H., *History of the French Navy : from the Beginnings to the Present Day*, 1973 ; trad. fr., Albin Michel, Paris, 1977.

Kerhervé, Jean, *L'État breton aux XIVe et XVe siècles : les ducs, l'argent et les hommes*, 2 vol., Paris, Maloine, 1987.

Ladero-Quesada, Miguel Angel, „L'Espagne et l'Océan à la fin du Moyen Age", în *L'Europe et l'Océan au Moyen Age*, pp. 115-130, bibliografia.

Lane, Frederic C., *Venice. A Maritime Republic*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1973 ; trad. fr., Flammarion, Paris, 1985.

Lebecq, Stéphane, *Marchands et Navigateurs frisons du haut Moyen Age*, 2 vol., Lille, Presses universitaires, 1983.

Malowist, Marian, „The Economic and Social Development of the Baltic Countries from the XVth to the XVIIth centuries", în *Economic History Review*, seria a II-a, vol. XVII, nr. 2, 1959.

Melis, Federigo, *Aspetti della vita economica medievale*, Monte dei Paschi, „Studi nell' Archivio Datini di Prato", Siena, 1962.

Merino, José, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, 1981.

Meyer, Jean, *Colbert*, Hachette, Paris, 1981.

Mollat, Michel, *La Vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (Moyen Age-XVe siècle)*, Hachette, Paris, 1983.

Mollat, Michel, (ed.), *Histoire des pêches maritimes en France*, Privat, Toulouse, 1987.

Mollat, Michel, *Jacques Cœur ou l'Esprit d'entreprise au XVe siècle*, Aubier, Paris, 1988 ; ed. germană, Beck, München, 1990.

Mülhenraun, R., *Die Reorganisation der spanischer Kriegsmarine in XVIII. Jahrhundert*, Köln-Viena, 1975.

Musset, Lucien, *La Tapisserie de Bayeux : œuvre d'art et document historique*, Zodiaque, Saint-Léger-Vauban, 1989.

Pritchard, James, *Louis XV's Navy, 1748-1762. A Study of Organization and Administration*, Mac Gill şi Queen's University Press, Montreal şi Kingston, 1987.

Proctor, David, *Music of the Sea*, HMSO, Londra, 1992.

Reddé, Michel, *Mare nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'Empire romain*, École française, Roma, 1986.

Rougé, Jean, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, École française, Roma, 1966.

Seyssel, Claude de, *La Monarchie de France*, ed. de J. Poujol, Librairie d'Argence, Paris, 1961.

Spratt Hereward, P., *The Birth of the Steam Boat*, Londra, 1958.

Taillemite, Étienne, *L'Histoire ignorée de la marine française*, Perrin, Paris, 1988.

Thrupp, Sylvia L., *The Merchant Class of Medieval London*, University of Michigan, 1962.

Van Houtte, Jan A., *Bruges, essai d'histoire urbaine*, La Renaissance du Livre, col. „Notre Passé", Bruxelles, 1967.

Villain-Gandossi, Christiane, *Le Navire médiéval à travers les miniatures*, CNRS, Paris, 1985.

Vogel, Walter, *Geschichte der deutschen Seeschiffahrt*, t. I, Berlin, 1915.

Indice de locuri şi persoane

A

Aberwrach 220
Actium 24
Acvitania 30, 59, 110, 199, 244
Adam din Bremen 28, 49, 63, 219
Adriatica 20, 23, 30, 35, 72, 108, 156, 190, 211
Adriatică, Marea. *See* See
Africa 9, 18, 20, 23, 28, 34, 39, 42, 137-139, 176
Agosta 144
Aigues-Mortes 82, 126
Åland, insulele 29, 138
Albă, Marea 65, 138
Alcuin 51, 57
Alexandria 24, 40, 43, 78
Alfons al V-lea Magnanimul, rege al Aragonului 129
Alfred, zis cel Mare, rege 55, 58, 63
Alghero 160
Alienor de Acvitania 110
Amalfi 38, 47, 49
America de Nord 136
Amsterdam 116-117, 135, 205, 206, 209, 240
Ana, ducesă de Bretania, regină a Franţei 80, 214
Ancona 94
Andaluzia 41, 98, 120
Andersen, Hans Christian 227
Anglia 20, 30, 34, 46, 55, 57, 59, 62, 70-71, 73, 77-78, 82, 86, 94-95, 97-98, 102-103, 108, 111, 119, 122-123, 127-129, 132, 134-135, 139, 145, 150, 162, 164, 170, 174, 181, 183, 189-190, 191-194, 201-202, 209, 215-216, 219, 222-223, 229, 232-235, 237-238, 241, 244, 248, 251, 254
Ango, Jean 221
Aniane, abaţia din 156
Anjou, Carol de, rege al Siciliei 39, 239
Anson, George 238
Antibes 184
Antile 136, 176
Antilia 119, 121, 213
Anvers 76-77, 84-85, 87, 94-95, 98, 111, 116-117, 121, 127, 175, 179, 195, 203-206, 209, 245, 253, 255, 263
Aquileia 35, 40, 156
Aragon 95
Arculf, episcop 46
Aristotel 23
Arles 35, 42-43, 94
Armorica 43, 55
Arnemuiden 203
Arnolfini, Giovanni, negustor din Lucca 89, 95
Aron, Raymond 143
Asia 14, 24, 39, 68, 73, 145
Asia Mică 68, 73
Astudillo, familie de negustori castilieni 99
Atena 24, 32, 38, 84, 181, 207

Atlantic, Oceanul 19, 47, 59, 70, 73-74, 80-91, 95, 139, 143, 164, 197, 214, 225, 230, 249, 254
Auffredi, Alexandre, negustor din La Rochelle 182
Aunis 154, 198
Ausoniu 160
Avignon 9, 94, 113, 164
Ayas 94
Azore, insulele 120, 213, 227
Azov, Marea 24, 28, 57, 58

B

Baboulène 232
Backhuijsen 231
Bacon, Roger 64
Balard, Michel 192, 261, 262
Baleare, Insulele 20, 41, 220
Baltică, Marea 149, 157, 163, 167, 187, 204
Barbara, Sfînta 183
Barbauld, Théophile, pastor în Insula Ré 184
Barbetorte, Alain, conte de Nantes 55
Barcelona 2, 38, 78-79, 82, 84, 91, 94-95, 110, 112, 116, 161, 175, 187, 192, 197, 206
Bardi, familia 94
Barents, Marea 16
Barletta 220
Barros, João de 221
Bart, Jean 194, 226
Bartolo, v. Sassoferrato 190
Bartolomeo al II-lea 96
Bartolomeo I Marchione, negustor genovez 96
Bartolomeu Englezul 64
Baudelaire, Charles 227
Bayeux 59, 66, 162, 228, 264
Bayonne 103, 111, 150, 166, 224, 244
Beaucaire 94-95, 230
Beautemps-Beaupré, Charles 237
Beck 5
Beda, Venerabilul 57, 63
Behaim, familia 75, 91
Behaim, Martin 108
Beirut 24
Belem 85, 135
Belgia 181, 242, 254
Belle-Ile 223
Beltul Mare 17
Beltul Mic 17
Benincasa, Grazioso, cartograf din Ancona 119
Bérard, Victor 32
Berg-op-Zoom 203
Bergen 62, 67, 74, 76, 83, 90, 97, 101, 118, 126, 165, 205
Berlengas, Insulele 178, 198
Berlioz, Hector 233
Bernard, Jacques 66, 86, 166, 185, 263
Bernières, M. de 181
Bernuy, Fernando de, negustor castilian 99
Berry, ducesa de 130, 241
Berthoud, Ferdinand 119, 237
Béthencourt, Jean de 119, 213
Bévéziers 144
Biarritz 241
Bilbao 99, 179, 192, 245
Birka 57
Biscaya 79, 98, 104, 116
Biscaya, Marea 16
Bizanţ 35, 39, 207
Blankenberge 200
Boccaccio 219
Boccanera, Ambrosio, amiral al Castiliei 96
Bodin, Jean 131
Bogucka, Maria 194
Bommelaer 230
Bonifacio 180, 198
Borda, Jean-Charles 201, 234, 237

Bordeaux 84, 86, 95, 98-99, 103, 116, 118, 166, 175, 193-194, 200, 202-206, 240, 263
Bordone, Benedetto, cartograf 196
Bornholm 29
Bosfor, strîmtoarea 24-25, 27-28, 138, 144, 178, 197, 227
Boston 118, 135
Botnic, Golful 29, 66
Bougainville, Louis-Antoine de 214, 224, 238
Bouguer, Pierre, astronom 236
Boulogne 85, 168, 184, 199, 206, 211, 261
Bourgneuf, Golful 74, 154, 197
Bournaz-Baccar, dna 222, 263
Bouvier, Gilles le 130
Brandenburg 137
Braque, Georges 232
Braudel, Fernand 16, 20, 22, 32, 79, 91, 128, 259, 263
Braunstein, Philippe 91, 263
Brazil, Insula 51, 118
Brazilia 222
Bréhat, Insula 118, 168
Bremen 49, 62-63, 208, 245
Brendan, legenda Sfîntului 51, 64, 119, 213
Bresc, Henri 76, 263
Brest 84, 85, 104, 182, 200, 206, 209, 226, 236, 238, 261
Bretania 59, 63, 68, 70-71, 74, 79, 84, 117, 126, 154, 156-157, 161, 170, 175, 193, 211, 239
Brétigny, Părintele de 100
Brighton 232, 241
Bristol 77-78, 84, 99, 116, 118, 165
Britanice, Insulele 116, 166, 167, 181, 239, 244
Britten, Benjamin 234
Bronseval, Claude de 222
Brosse, Monique 225-226, 233, 263
Brouscon, familie de cartografi bretoni 214
Brouscon, Guillaume 108
Bruges 47, 62, 71, 73-74, 76-77, 82, 84-85, 87-90, 94-96, 98-99, 112, 116, 151, 184, 203, 205, 255, 265
Buache, Philippe, geograf 236-237
Buffet, Bernard 232
Buondelmonte, Cristoforo, cartograf florentin 196
Burgos 98-99, 179, 245
Burgundia 77, 81, 87, 170, 223
Byron, George, lord 225, 241

C

Cabantous, Alain 183, 189, 194, 212, 261, 263
Cabot, Jean 118-119, 165
Cabral, Alvares 96, 192
Cadiz 17, 68, 73, 95, 192, 199, 209
Caffa 15, 38, 81
Cagliari 22, 154, 156
Calabria 212
Calais 16, 19, 62, 76, 81-82, 84, 88, 103, 126, 128, 143, 192, 200
Camões, Luis de 221
Canada 136, 187, 238
Canaletto 231
Canare 213
Carignano, Giovanni da, cartograf 64
Carol al V-lea, rege al Franţei 122, 163
Carol al VII-lea, rege al Franţei 129
Carol al VIII-lea, rege al Franţei 80, 129
Carol cel Mare (Charlemagne, Carol Magnul) 28, 43, 51, 54, 173
Carol Quintul, împăratul 88, 146, 244
Carol Temerarul, duce de Burgundia 87, 90, 98
Carpaccio, Vittore 230
Cartagena 68, 135, 209, 229
Cartagina 40, 223

Cartier, Jacques 187, 238
Carus-Wilson 77, 263
Caruso, Luigi 234
Casiodor 155
Castello, spitalul San Nicolo di 182
Castelo 206
Castilia 68, 95-96, 111, 122, 191
Castro, familie de negustori castilieni 99
Catalonia 111, 122, 129, 175
Cathai 213
Cattaneo, familie de negustori genovezi 97
Cattaro 184
Ceaikovski, Piotr 234
Celtică, Marea 16
Ceşme 138
Ceuta 18, 261
Chamfort, Nicolas 224
Champagne, tîrgurile din 72
Charles du Maine 239
Chateaubriand, François de 225, 226, 241
Chatham 209
Cherbourg 82, 240
Chesapeake 144
Chillou, Guyon Le Roy du 133
Chioggia 154
Chios 70, 101, 196
Churchill, Winston 144
Ciclade 192
Cipru 29, 154
Civitavecchia 79, 95, 182
Clapham 112
Claudel, Paul 14, 227
Clement al VII-lea, papă 240
Clèves, Philippe de, senior din Ravenstein 129
Colbert, Jean-Baptiste 111, 134, 174, 181, 193, 264
Coligny, de, amiral 130
Colliure 84, 95
Columb, Cristofor 96, 105, 119, 120, 199, 213, 221
Commachio 156
Compostella 22, 110
Conflans, Antoine de 67, 103, 108, 109
Conquet, ţinutul 82, 108, 167, 214
Conrad, Joseph 227, 259
Constable, John 232
Constanţa 24
Constantinopol 23, 34, 41, 43, 83, 94, 204
Cook, James 224, 238
Cooper, Fenimore 225
Copenhaga 50, 209
Corbière, Édouard 226
Cordouan 200
Coreea 251
Corfu 24, 35
Corint 24, 31, 223
Cornwall 16, 22, 43, 162, 192
Corsica 20, 22, 94, 145, 198
Cotentin 22, 34, 70
Cowes 241
Creach, farul din 201
Cresques, Abraham, cartograf 119
Creta 32, 120, 192, 197
Crimeea 20, 24, 35, 57, 138, 180, 239
Crimeii, Golful 15, 28
Cromwell, Oliver 133
Cronstadt 138, 209
Cœur, Jacques 77-78, 127, 129, 180, 264
Curzola (Korcula) 72

D

Dalmaţia 154
Damme 67, 85, 105, 111, 112, 203, 229
Danemarca 17, 20, 30, 62, 69, 136, 145, 181, 193, 216, 250
Dante 13, 232
Danzig (Gdansk) 62, 70, 85, 215
Darceo, Iñigo, negustor şi diplomat castilian 98

Dardanele, strîmtoarea 24-25, 27, 144
Dartmouth 192
Datini, Francesco di Marco, negustor din Prato 94-96, 261, 264
Daudet, Alphonse 226
Debussy, Claude 234
Defoe, Daniel 223
Delacroix, Eugène 232
Delambre, Jean-Baptiste, astronom 237
Delumeau, Jean 79, 185, 263
Deschamps, Eustache 220
Devon 192
Devonport 209
Dickens, Charles 168, 205, 226
Dicuil, umanist originar din Irlanda 51
Diderot 230, 236, 240
Dieppe 67, 84, 103, 121, 150, 168, 169, 187, 192, 197, 221, 230, 235-236, 238, 241
Dinan 71
Djerba 160
Doggerbank 163
Dollinger, Philippe 62, 263
Don, fluviul 28
Dorestad 56, 57
Dover 16, 19, 81, 150, 192, 199
Dufy, Raoul 232
Duhamel du Monceau, Henri, fondator al Şcolii de Geniu Maritim 236
Dulcert, Albert, cartograf din Majorca 119
Dunărea 15
Dunkerque 20, 183-184, 188, 194, 224, 229, 230, 244, 263
Dupont, Maurice 134, 263

E

Ebstorf, mapamondul de la 46
Ecaterina a II-a 138
Eddystone, farul din 200
Edward al III-lea 126
Edward al IV-lea 87
Edward al VII-lea 242
Edward I 59
Edward, Principele Negru 199
Egee, Marea 22, 25, 29, 38, 40, 72, 109, 129, 138, 190, 252
Egipt 220, 238, 244
Egnatia, via 23
El Ferrol 71, 209
Elgar, Sir Edward 234
Elisabeta I, regină a Angliei 130
Elsinor 17, 18
Elveţia 143
Embriaco, Uguetto, negustor genovez 68
Enea 42, 65, 231
Enkhuisen 197
Erasmus 87, 131, 220, 243
Eriugena, Ioan Scottus 51
Escaut 55-56, 85, 98, 116, 154, 203, 206
Essex 192
Eugenia, împărăteasa 241
Europa 7, 9, 11, 13-15, 18, 23-25, 27-28, 30, 32, 35, 40-43, 46-47, 49-50, 55, 58, 62-63, 65-66, 80-84, 91, 94, 100, 105, 107-108, 110, 113, 117, 119, 127-128, 130, 132, 136-137, 143-145, 147, 149-150, 158-159, 160, 165-166, 168, 171-172, 178, 180-182, 190, 193, 201-202, 207, 209, 211-212, 214-218, 222, 225, 227-228, 236-237, 239, 241-244, 249-255, 260-261
Exeter 192

F

Faber, Felix 91, 178, 192
Fabriano, Nicolas da 230
Falsterbo 200
Farewell, capul 227

Febus, Gaston, conte de Béarn 65
Fécamp 118, 184, 192, 230
Feliù, San 95
Ferdinand al II-lea, împărat 137
Fernandes, Valentim 75
Feroe, insulele 54, 63, 136
Ferrande, Garcia 106
Filip al II-lea, rege al Spaniei 130, 131, 248
Filip August, rege al Franţei 59, 122
Filip cel Bun, duce de Burgundia 77
Filip cel Frumos, rege al Franţei 59, 69, 73, 86, 102
Finaeus, Oronteus 9, 107, 255
Fingal, grotele lui 233
Finic, Golful 15, 31, 62, 74
Finistère 22
Finisterre, capul 22, 70-71, 166
Finlanda 181
Flandra 47, 68, 70-71, 73, 77, 79, 88, 97, 116, 164, 192, 220
Flaubert, Gustave 241, 242
Florenţa 64, 71, 94-95, 122, 179, 219, 245, 261
Foceea 73
Foix, Louis de, arhitect 200
Forbin, familia 96, 97
Fortunate, Insulele 51, 213
Fournier, Georges 174, 184, 215, 236, 260
Francastel, Pierre 112
Francisc I, rege al Franţei 103, 108, 127, 129, 133, 136, 203, 208, 239
Frederic al II-lea, împărat 34, 39, 137
Frederic-Wilhelm, mare elector de Brandenburg 137
Fresnel, Augustin 201
Frideburg, dna 57
Frizia (Insulele Frisice) 16, 56, 151
Froissart 170, 171
Fulton, Robert 237

G

Gaeta 94
Galicia 22, 43, 70, 84, 116, 264
Galway 167
Gama, Vasco da 192, 238
Garneray, Louis 225, 232
Gasconiei, Golful 16, 69, 79, 104, 110, 144, 166, 245
Gaulle, Generalul de 14, 249
Gautier, Théophile 18, 51
Gautier-Dalché, Patrick 51
Gdansk (fost Danzig) 62, 75, 83, 85, 105, 111-112, 179, 205, 229, 245
Gellée, Claude, zis Lorrain 223
Gelmirez, Diego 46, 70
Genova 20, 35-38, 46, 49, 68-69, 70-73, 76, 79-80, 84, 89, 94, 96, 111-112, 116-117, 122, 128, 161, 175, 187, 189, 192, 194, 196, 199, 204-206, 208, 244-245, 262-263
Géricault, Théodore 232
Germania 46, 91, 108, 130, 139, 164, 187, 216, 229, 242
Gervais de Tilbury 63
Gibraltar 18-19, 22, 28, 47, 69, 70, 74, 81-83, 109, 113, 116, 138, 143, 178, 223, 255, 261
Gioia dAmalfi 47
Gironde 85, 184
Gomez, familie de negustori castilieni 99
Gomiel, familie de negustori castilieni 99
Goody 287
Gorkum, Henri de 158
Gotland, Insula 29, 57, 66, 111
Grandin, Eugène 230
Granvelle, cardinalul de 131
Grasso, Cristoforo 208
Grecia 24, 30, 35, 38, 181, 250, 252
Greenwich 182

Gris-Nez, capul 19
Groenlanda 65, 67, 136, 166, 224
Groix 79
Grotius, Hugo 127, 131, 190, 259
Gruissan 227
Guadalquivir, fluviul 85
Guardi, Francisco 231
Guérande 154, 155, 197, 200, 226, 239
Guérard, Jean 197
Guiral-Hadjiossif, Jaqueline 79
Gustav Adolf, rege al Suediei 18, 136-137, 174

H

Haithabu (Hedeby) 57, 58
Hamburg 62, 84, 116, 175, 204, 205-206, 208, 245
Hamlet 17
Hansa 62, 75-76, 117, 126, 191, 255
Harrison, John 119, 237
Hastings 192
Hauser, Henri 134
Hebride, Insulele 16, 58
Heers, Jacques 76, 264
Heine, Heinrich 226, 241
Helgoland 57
Henric al II-lea Plantagenetul 59
Henric al II-lea, rege al Franţei 59, 122, 129, 130, 158
Henric al V-lea, rege al Angliei 102
Henric al VII-lea Tudor, rege al Angliei 118
Henric al VIII-lea, rege al Angliei 128, 240
Henric din Maienţa 63
Henric Navigatorul 87, 119, 221
Herberstein, Sigismund de 65, 222
Herodot 13-14, 28, 43
Hillary, Sir William 181
Hitlodeu 121
Hocquet, J.-C. 151, 154, 259
Hohenstaufen, dinastia 34
Holstein, istmul 145, 204
Homem, Diogo, cartograf portughez 196
Homer 23, 219
Honfleur 184, 230
Hong Kong 251
Honorius, Augusto Dunensis 63
Hont 203
Hooghe, Peter de 231
Hoorn 103
Houat, Insula 167
Hugo, Victor 87, 127, 226, 259
Hull 118
Hulls, Jonathan 237
Humpis, familie de negustori din Germania superioară 91
Hyères 154, 156, 197, 241

I

Iberică, Peninsula 98, 122, 174, 222, 239
Ibiza 73-74, 95, 154, 197
Ibsen, Henrik 227
Icar 13
Iliria 38
Imhof, familia 91
Indian, Oceanul 43, 106, 138, 144, 213, 251
Indii 135, 232
Ingeburge de Danemarca, regină a Franţei 59
Ioan al IV-lea, duce de Bretania 239
Ionică, Marea 23
Ionice, Insulele 24, 196, 198
Iosif al II-lea, împărat 240
Irlanda 16, 46, 54, 58, 145, 167, 181, 212
Irlandei, Marea 16, 29, 58, 180, 198, 210
Islam 287
Islanda 16, 63, 64, 65, 67, 101, 165, 167, 227
Istanbul 24, 83, 262

Istria 154
Italia 30, 40-42, 46, 80, 104, 123, 129, 130, 132, 145, 156, 181, 196, 216, 221-222, 229-230, 234, 250, 254
Iustinian 39
Iutlanda 46, 56, 57, 144, 196
Ivan al III-lea 83
Izmir 24

J

Jaffa 78
Jal, Augustin 109, 226
Japonia 138, 236, 239, 251
Jeannin, Pierre 77, 151, 264
Jenkins, H.E. 134, 264
Joinville 219, 238
Jouffroy dAbbans 237
Jugelet, Jean-Marie 230

K

Kainargi 138
Karlskrona 136, 209
Kastro 196
Kattegat 17
Kent 202
Kerci, strîmtoarea 28
Kerguelen, Insulele 251
Kerhervé, Jean 59, 264
Kerkennah, Insulele 160
Kiel, canalul 17, 30-31, 57, 242
Kielland, Alexander 227
Kipling, Rudyard 227
Knut cel Mare 58
Köln 143, 208, 264
Königsberg 83, 264
Kotor 143

L

La Caille, Nicolas de, abate, astronom 237
La Coruña 71, 199, 264
La Hougue 144
La Marche, Olivier de 87, 89-90
La Mata 154
La Rochelle 68, 71, 80, 84-85, 87, 105, 110, 116, 118, 179, 182, 200, 204, 229, 230
La Salle 65, 213
Ladoga, lacul 57
Lagrasse, abaţia 156
Lalaing, Jacques de 65
Lane, Frederic C. 101, 176, 235, 264
Languedoc 86, 154, 156, 197
Las Cases, Emmanuel 244
Lausanne 249, 260
Lavezzi, Insulele 226
Le Gall, Joël 42
Le Goff, Jacques 51, 151, 155, 212
Le Havre 123, 129, 133, 166, 181, 186, 203, 208, 224, 236, 237, 240
Le Nobletz, Michel 214
Le Roy, Pierre 133, 237
Le Su, François 214
Leandru, turnul lui 27
Lebecq, Stéphane 56, 264
Lepanto 24, 123, 130, 144, 208
Lérins, Insulele 41, 156, 213
Lerma, familia de 99
Léry, Jean de 222
Levant 78, 101, 175, 244
Leygues, Georges 134
Liberia 251
Liguria 161, 192
Lincolnshire 151
Lind, James 238
Lisabona 69, 70, 75, 84, 95-97, 99, 112, 116, 120-121, 132, 168, 175, 181, 192, 202, 205-206, 240, 245, 259, 261
Livorno 77, 94, 116, 154, 161, 184, 199, 230, 245
Lofoten, Insulele 16
Lombard, Maurice 32, 42

Lomellini, familie de negustori genovezi 96, 97
Londra 57, 62, 68, 74, 76-77, 82, 84, 88, 90, 94-96, 99, 116-117, 121, 128, 168, 175, 182, 189, 194, 202, 204, 206, 232-233, 236, 240, 245, 259-260, 263-265
Lopez, Roberto S. 73, 94, 99
Lorena 132
Lorient 208, 240
Lorrain, Claude 223, 231-232
Loti, Pierre 27, 227
Lübeck 62, 74, 84-85, 90, 111, 200, 229, 245
Ludovic al XI-lea, rege al Franţei 129, 158
Ludovic al XII-lea, rege al Franţei 80, 103, 122, 129
Ludovic al XIII-lea, rege al Franţei 132, 174, 248
Ludovic al XIV-lea, rege al Franţei 128, 135, 191, 193-194, 199, 201, 223, 229, 244
Ludovic al XV-lea, rege al Franţei 231, 240
Ludovic al XVI-lea, rege al Franţei 134, 174, 237, 240, 241
Luiza de Savoia 240
Lüneburg 74
Lynn 118
Lyon 42, 70, 94, 121, 239, 261

M

Machiavelli 214
Madera, Insulele 96, 98, 119-120, 213
Magellan 117, 192, 221
Mahan, amiralul 122-123, 133, 139, 260
Mahomed al II-lea 130
Majorca 94, 95, 196
Malaga 116
Mälar, lacul 57
Mallarmé, Stéphane 227
Malocello, Lanzarotto, negustor genovez 119
Malvenda, familia 99
Man, Insula 16, 50, 58, 251
Mandeville, Jean de 64, 222
Mantova 130
Marea Britanie 16, 250, 254
Marigny, Abel Poisson, marchiz de 231
Marmara, Marea 24-25, 27
Maroc 17, 18, 41, 143
Marryat, Frederick 225
Marsilia 28, 35, 38, 46, 69, 84, 94-97, 99, 116, 156, 160-161, 165, 175, 184, 187, 192, 194, 196-197, 199, 204-205, 208-209, 224, 230, 237, 239-240
Martinovič, Marko 138
Maskeline, Nevil, astronom 237
Masson, Philippe 134, 260
Matapan, capul 23
Maunoir, Julien 214
Maupassant, Guy de 242
Mauro, Fra 195
Mechelen 112
Medici, familia 89, 94-96, 208, 263
Medina, familia 99
Mediterană, Marea 16, 23, 223
Mediteranele 22, 255
Melis, Federigo 94-95, 179, 264
Meloria 72, 199
Mercator 107
Merino, José 134, 208, 261, 264
Messina 23, 81, 199
Mexic 15
Meyer, Jean 134, 261, 264
Michau, cod (al lui Michel de Marillac) 174
Michelet, Jules 226, 241
Middelburg 195, 203
Mihail al VIII-lea Paleologul (împărat al Răsăritului) 40
Milano 121

Mînecii, Marea 17, 19, 22, 46, 56-57, 74-75, 79, 82, 84, 102, 106, 139, 151, 161-164, 167, 169, 190, 194, 197, 200-201, 211, 220, 225, 227, 229, 232, 241, 249, 253-254
Minorca 95
Minos 13, 32
Miranda 99
Misenum, capul 181
Monet, Claude 232
Monnet, Jean 249, 260
Mont-Saint-Michel, golful 161
Montaigne 99, 222
Montego, Bay 252
Montfort, Louis Grignion de 214
Montpellier 71, 112, 206
Montreal 135, 264
Morbihan 154, 157, 167
Moreea 38
Morelli, Paolo, negustor florentin 95
Morin, Edgar 243, 260
Morlaix 71, 80
Morogues, Sébastien Bigot de 236
Morus, Thomas 121
Motteville, dna de 222
Münzer, Hieronymus, *alias* Monetarius 91, 130, 203, 222
Murano 156
Musorgski 234
Musset, Lucien 59, 228, 264
Mussolini 143

N

Nantes 55, 71, 84, 96, 98-99, 116, 118, 121, 135, 175, 192-195, 202-203, 205-206, 240, 245, 261
Napoleon al III-lea, împărat 134
Narbonne 71, 95, 102
Navarino 24, 144, 226
Neagră, Marea 15, 24, 27-30, 34, 38, 47, 57, 73, 128, 138, 149, 190
Neapole 82, 84, 94-95, 132, 160, 184, 199, 220
Negroponte 192
Neptun 143, 221, 223, 240
Nerlo, Marioto de, negustor florentin 95
Neustria 55
New Amsterdam (New York) 135
New Orleans 135
Nicolae, Sfîntul 183, 230
Niño, D. Pedro 220
Nisa 94
Njord, zeu scandinav al mării 50
Noirmoutier 55, 157
Nord, capul 63
Norderney, Insula 226
Nordului, Marea 7, 16-17, 19-20, 29-30, 46, 55-56, 58, 62, 64, 66, 69, 72, 74, 76, 84, 86, 94, 98, 106, 110, 136, 150-151, 154, 163, 169-170, 184, 190, 194, 199, 204, 209, 219, 237, 254
Nori, Simone 95-96
Normandia 59, 78, 80, 163, 221, 230, 244
Norvegia 30, 65, 67, 84, 166-167, 193, 245, 250-251, 254
Norvegiei, Marea 16, 58, 59, 63, 164
Notre-Dame-de-Bon-Secours 84
Notre-Dame-de-la-Garde 84, 184
Notre-Dame-de-Montuzet 184
Notre-Dame-des-Dunes 184
Noua Anglie 135
Noua Castilie 135
Noua Franţă 135
Noua Spanie 135
Novgorod 15, 57, 62, 70, 74, 83, 90, 97
Nürnberg 91, 108, 203

O

Odesa 24
Öland, Insula 29, 57

Olanda 135, 137, 145, 169, 175, 181, 193, 254
Oleron, Insula 67, 71, 109-110, 111, 154, 162
Oliva, Francesco, cartograf 197
Opicinus de Canistris 9
Orcade, Insulele 16, 58, 63, 163
Orient 14, 42-43, 46, 64-65, 77, 91, 101, 110, 143, 180, 219, 243
Orléans, ducele de 80, 241
Orsini, Giordano, cardinal 196
Ossian 50, 225
Ostende 151, 200
Ostia 40, 42, 160, 199
Otranto, Canalul 23-24, 35, 81, 113, 143, 199
Otto al IV-lea, împărat 64
Ouessant, Insula 22, 166, 167, 180, 186, 200-201, 212, 214
Ovidiu 13, 28
Ozanne, Nicolas 231, 240

P

Pacific, Oceanul 139, 143-144, 251
Paimpol 118
Pajot, Paul-Émile 230
Palermo 96, 112, 204, 205, 220
Palestina 41
Palma 95, 112
Panama 251
Papin, Denis 237
Pardo, familie de negustori castilieni 99
Paris 2, 47, 64, 70, 72, 94, 129, 200, 230, 236, 241, 259, 260-265
Parmentier, Jean 221, 238
Pasajes 67
Pavel, Sfîntul 41, 244
Pegolotti, Francesco di Balduccio 94
Pelopones 20
Penestin 46
Penmarch 67, 81, 211
Pera 38
Perast 138
Perpignan 95
Pessagno, familie de amirali portughezi 71, 96, 119
Petru cel Mare 18, 137
Petru, Sfîntul 18, 137-138, 183
Piccard 254
Piccolomini, Enea Silvio (Pius al II-lea) 65
Pigafetta, Antonio 117
Piran 154
Pirenne, Jacques 42, 248
Piri Re'is, cartograf turc 51
Pisa 38, 46-48, 70, 78, 94-95, 182
Pissarro, Camille 232
Pistoia 71
Pizzigani 119
Plymouth 200
Podebrad, George de 130
Poe, Edgar Allan 226
Poitou 63, 71, 74, 86, 106, 154-156, 158
Polo, Marco 14, 71
Polonia 43, 130, 181, 185
Pompei 40, 243
Ponant 67, 100-102, 175, 244
Pongo, Insula 220
Pontul Euxin 38
Port-de-Bouc 94-95
Port-Louis 224
Port-Vendres 199
Portinari, Tommaso 88-89, 95-96
Porto 167, 182
Portovenere 94
Portsmouth 123, 209
Portugalia 30, 63, 68, 74, 76, 95-96, 99, 111, 117, 121-122, 129, 132, 145, 154, 157, 167, 181, 197, 216, 244, 245, 250
Postel, Guillaume 131
Povõa de Varzim 167
Prato 94, 96, 261, 264
Priegue, Elisa Ferreira 71, 264

Provinciile Unite 129-130, 135, 137, 170, 194, 216, 231
Prusia 64, 163-164
Puerto Santa Maria 73
Punta Marroqui 18
Purcell, Henry 234
Pytheas din Marsilia 28, 46

Q

Quimper 71
Quimperlé 71, 156
Quintanadueñas, familie de negustori castilieni 99-100

R

Rabelais 221, 223
Ragusa, v. Dubrovnik 35, 84, 197, 204
Raleigh, Sir Walter 132
Rapondi, Dino, negustor din Lucca 89
Rau, Virginia 75
Raule, Benjamin, armator olandez 137
Ravel, Maurice 234
Ravenna 156, 199
Ravensburg 91
Ravenstein 129
Ré, Insula 184
Red Bay (Labrador) 166
Reddé, M. 32, 40, 265
Regii Catolici 96, 121
Reie 85
Reinel, Peter 75
Rembrandt 135
Remesan, familia 97
Reval 70, 75
Richelieu, cardinal de 132-135, 174, 248, 264
Rieth, Éric 66, 102
Riga 62, 200
Rimbaud, Arthur 227
Rimski-Korsakov, Nikolai 234
Rin 143
Rochefort 182, 208-209, 231, 261
Rodjestvensky, amiral 138
Rodos 24, 94
Roma 2, 39, 95-96, 121, 181, 207, 228, 249-250, 259-263, 265
Romilly, Jacqueline de 32, 41
Romme, Charles 237
Ron 143, 198, 230
Ronceray, mănăstirea (la Angers) 156
Roover, Raymond de 94, 263
Roquefeuil, Aymar de 236
Rosa, Salvator 232
Roscoff 192, 241
Roskilde, fiordul 17
Rostock 196, 200
Rotrou, Jean de 223
Rotterdam 131, 143, 175, 182, 254
Rouen 69, 79, 84, 95, 98-99, 102, 111, 116, 121, 127, 131, 202, 204-206, 208, 222, 240, 245
Rougé, J. 32, 40, 265
Roussel, Albert 234
Roux, familie de pictori 230
Rügen, Insula 57, 137
Ruisdael, Jacques 231
Ruiz, familie de negustori castilieni 99
Rusia 58, 138, 145, 216, 222, 234, 241
Rye 85, 192

S

Sables-d'Olonne 168, 230
Saillé 239
Saint-Amant, Marc 223
Saint-Brieuc 71
Saint-Gothard, trecătoarea 72
Saint-Jean-de-Luz 166
Saint-John Perse (Alexis Léger) 227, 228
Saint-Malo 84, 85, 116, 121, 225

Saint-Mathieu, promontoriu 70, 71
Saint-Pierre, Bernardin de 224-225, 240
Saint-Riquier 55
Saint-Victor 63, 156
Saint-Vincent 68, 70
Sainte-Anne-dAuray 184
Saintes-Maries-de-la-Mer 154
Saintonge 71, 86, 127, 154, 156, 158, 197, 198
Salamina 41
Saldaña, familie de negustori castilieni 99
San Appolinare Nuovo, la Ravenna 156
San Bartolomeo, la Veneţia 91
San Giorgio Maggiore, la Veneţia 156
Sandwich 68, 229
Santiago, v. Compostella 22, 46, 70, 264
Sardinia 20, 22, 94, 129, 145, 154, 156, 198
Sartine, Antoine de 174
Sassoferrato, Bartolomeo de 109, 131
Savona 97
Saxo Grammaticus, umanist danez 63
Scandinavia 30, 62
Scania 18, 64
Schuman, Robert 249
Scilly, Insulele (sau Sorlingues) 22, 43, 201
Scoţia 16, 63, 215
Scott, Walter 225
Scudéry, Madeleine de 223
Seeland, Insula 17, 18
Sein, Insula 22, 167, 214, 220
Selden, John 127
Selkirk, Alexander (Robinson Crusoe) 223
Sena 55, 85, 230
Sernigi, Girolamo 96
Sestri Ponente 161
Sète 143, 227
Setúbal 75, 101, 154
Sevilla 68, 70, 78, 84, 95, 99, 116-117, 121, 184, 192, 194, 205, 240, 245
Seyssel, Claude de 127, 129, 265
Shakespeare 18, 223
Shetland, Insulele 16, 50, 163
Sibelius 234
Sicilia 22, 34-35, 38-39, 40-41, 46, 76, 82, 94, 111, 120, 129, 144, 160, 162, 220, 238
Signac, Paul 232
Sigtuna 57
Singapore 251
Siracuza 223
Skagerrak, strîmtoarea 17
Sluis (l'Écluse) 68, 70, 82, 85, 95, 101, 116, 144, 195, 203
Sonetti, Bartolomeo delli (Bartolomeo Turco) 196
Southampton 57, 68, 71, 77-78, 82, 84, 95-96, 97, 99, 116, 202, 209, 245
Spania 30, 41, 70, 99, 108, 117, 127, 130-132, 134, 143, 145, 154, 167, 181, 215-216, 221-222, 229, 254
Spinola 68, 96, 97
Spitzbergen 16, 166, 167
Statele Unite 111, 143, 236-237, 239, 249, 250
Stockholm 109, 137, 209, 263
Strabon 42
Stralsund 62
Strozzi, Francesco, negustor florentin 95
Sturmy, Robert 77-79, 96
Sue, Eugène 226
Suedia 30, 117, 138, 145, 174, 182
Sully 128, 131
Sund 17, 18, 20, 28, 82, 101, 138
Sussex 163, 202
Svalbard, Insula, v. şi Spitzbergen 16
Swift, Jonathan 224

Ş

Şapte Cetăţi 119

T

Tacchini, familia 95
Taillemite, Étienne 134, 265
Taiwan 251
Talamone 94
Tamisa 85
Tana, Marea 58
Tanais (fluviul), v. Don 14
Tani, Agnolo 95
Tarascon 94
Tarifa 18
Tarragona 95
Tchernia, A. 42
Temistocle 207, 243
Tenedos, Insula 24
Teodulf 42
Terra Nova 118, 136, 164-167, 176, 193, 211, 213
Tesalonic 24, 40, 156
Teulère, inginer 201
Thasos, Insula 35
Thevet, André 222
Thibaudet, Albert 32
Thomas, Antoine 121, 234
Thule, legenda regatului 54
Tireniană, Mareaa 22-23, 34, 190
Tirpitz, von, amiral 139
Tolfa 79, 95
Touchard, Henri 161
Toulon 156, 178, 182, 209, 231, 244
Tovaglia, familia 95
Trafalgar 18, 144, 238, 244
Trapani 22, 220
Trave, fluviul 200, 204
Trebizonda 24
Tréguier 161
Trieste 143
Troadec, Françoise 214
Tucidide 32, 219, 243, 249
Tunisia 22, 143, 160
Turcia 145, 252
Turner, William 232

Ţ

Ţara Bascilor 175
Ţara Sfîntă 78, 116, 178, 187
Ţările de Jos 62, 83, 86, 91, 129, 131, 162, 174, 194, 202, 239, 251

U

Ulmo, Fernão, d' 120
Ural 14
Ursula, Sfînta 183, 230

V

Valencia 68, 79, 84, 91, 95, 112, 116, 182, 192, 206
Valéry, Paul 227
Valin 174
Vallsecha, Gabriele de 196
Valois, casa de 77
Van Beukhelsz 164
Van de Velde, Wilhelm 231
Van der Beurse, familie din Bruges 89
Van der Goes, Hugo 87
Van Dijck, Antoine 231
Vannes 157
Varassène, Jean de, v. şi Verrazanno 136
Varna 24, 82, 130, 262
Vauban 193, 199, 201, 264
Veere 203
Vendôme 156
Veneţia 38-40, 42-43, 49, 68, 77, 82, 84-85, 89-91, 94-95, 112, 122, 128, 137, 154-157, 174, 176, 182, 187, 189, 196-197, 206, 208, 230-231, 244, 262

Vento, familia 96, 97
Vermeer, Jan 231
Verne, Jules 214, 226, 242
Vernet, Joseph 163, 231, 232
Versailles 240
Vesconte, Petrus 69
Vial du Clairbois, Honoré 236
Victoria, regină a Angliei 139, 225, 242
Vienne, Jean de 101
Viladestes, Mecia de, cartograf 119
Villani, Giovanni 69, 103
Villanova, Gomez 99
Villefranche 77
Villeneuve, amiral 244
Vincent de Beauvais 64
Vincent de Paul, Sfîntul 178, 215
Visby 29, 62, 66-67, 111, 182
Vivaldi, familia 70, 106, 116
Vlissingen 203
Volga 14

W

Wace, poet normand 55, 219
Waghenaer, Lucas 197
Wagner, Richard 233
Walcheren 200, 203
Wallenstein, Albrecht von, comandant suprem al flotelor imperiale 137
Wenduine 169
Weymouth 232
Wight, Insula 65, 144
Wijk-Bij, Duurstede (odinioară Dorestad) 56
Wilhelm al II-lea, împărat al Germaniei 137, 139, 143, 146, 242
Wilhelm Cuceritorul, rege al Angliei 59
Wilhelm de Orania, rege al Angliei 135
Winchelsea 85
Wismar 137
Woolwich 209

X

Xenofon 28

Y

Yaqub 58
Yarmouth 163
York 57, 77, 87, 259
Ypres 112

Z

Zaandam 137
Zaccaria 68, 73, 96
Zeeland 151, 192, 203
Zuinderzee 62
Zurajevic, Matija 138
Zurara, Gomes Eanes de 221

Cuprins

Cuvînt înainte (Jacques Le Goff) 5
Preliminarii 7

Partea întîi
Europa şi marea în spaţiu şi timp

Capitolul I
Asemenea unui puzzle 13
Ascendenţa maritimă a Europei se pierde în legendă 13
Intimitate cu marea 14
Climatele accentuează caracterul maritim al Europei 14
Oceanul şi marginile lui 15
Rutele mărilor interioare: Sundul şi Gibraltarul 16
Peninsulele şi insulele: „primele personaje din istorie" 20
Mediteranele 22
„Strîmtorile" 24
Mări din nord şi mări din sud 28

Capitolul al II-lea
Anterioritatea Mediteranei (de la Atena la cetăţile italiene) 32
Avatarurile unei imagini: două universuri distincte 32
Atracţia pentru soare 34
Cetatea se naşte şi creşte pe ţărmurile mediteraneene 35
De la cetatea maritimă la talasocraţie 35
„Mare nostrum" 39
Mediterana, plămîn şi doică
pentru Europa antică şi medievală 40
O invenţie şi o invitaţie mediteraneene: portulanul 46

Capitolul al III-lea

Oceanul intră în scenă (secolele XI-XIV) 49

O lentă ridicare a vălului 49
Un spaţiu al visării 50
Un cîmp al înfruntărilor 54
Un domeniu sortit profitului 56
Un prilej de a dobîndi putere 58
Hansa 62
O sursă de cunoaştere 63
Originalitatea mărilor nordice 65

Capitolul al IV-lea

Convergenţe 68

Înaintări mediteraneene (sfîrşitul secolului al XIII-lea) 68
Oceanul întoarce politeţea 73

Capitolul al V-lea

Întîlniri şi împărtăşiri: naşterea unei Europe a negustorilor (secolele XV-XVI) 81

Marea aparţine tuturor 81
Similitudinea tipurilor portuare moştenite din Evul Mediu 83
Contacte personale 86
„Naţiuni" meridionale la încrucişarea de drumuri a Bruges-ului 87
Sucursale hanseatice din Nord şi Fondaco dei Tedeschi la Veneţia 90
Reţele italiene 91
Prezenţe iberice 98
Schimburile tehnice 100
Înrudiri de limbaj şi de cultură 108

Capitolul al VI-lea

Spargerea cadrului: Europa – prezentă pe toate mările (din secolul al XVI-lea în zilele noastre) 113

Iniţiative 113
Marea, afacere de stat: a fi rege al mării 121

Marea, miză a puterii:
un teren de vînătoare rezervat şi jinduit 132
De la era companiilor la imperialismele maritime 134
Istoria se hotărăşte pe mare 144

Partea a II-a
Europa şi marea în societatea oamenilor

Capitolul al VII-lea
Oamenii mării 150
Sărarii şi salinele lor 150
Lumile de pescari 159
Domnia heringului şi a tonului 162
Pescuitul în larg 165
Solidaritatea: valoare şi constrîngere împărtăşite 166

Capitolul al VIII-lea
Obştea europeană a oamenilor mării 172
Cine sînt ei? 172
Între ei, mai curînd similitudini decît diferenţe 175
Corsari şi piraţi 190
Echipaje compozite 191

Capitolul al IX-lea
Imagini familiare 195
Peisaje 195
Reprezentări mentale. Sfidările mării 209

Capitolul al X-lea
O dimensiune culturală:
a vedea, a simţi şi a înţelege marea 218
Texte literare 218
Reflectări în iconografie şi în artele minore 228
Ştiinţele mării 235
Mare şi viaţă socială: modele 239

Concluzie
Şi acum ? 243
Contribuţia pozitivă a istoriei :
marea, o moştenire comună... 243
...dar contestată sau subapreciată... 248
...şi ameninţată 250
Atuuri şi mize ale mării 252

Hărţi, ilustraţii şi grafice 255
Termeni tehnici 257

Bibliografie 259

Indice de locuri şi persoane 267

Consacrat „legăturilor istorice dintre Europa şi mare", volumul lui Michel Mollat du Jourdin este o incursiune în istoria acelor zone ale continentului care şi-au legat existenţa comunitară ori statală de vecinătatea cu marea. Lucrarea reprezintă un eseu axat pe implicaţiile economice, politice, dar şi pe cele spirituale, culturale ale acestei vecinătăţi. Marea este prezentată ca sursă de profit, aflîndu-se, implicit, la baza unor conflicte istorice, dar şi ca sursă de cunoaştere, particularităţile culturale şi de tradiţii asemănătoare fiind justificate de vecinătatea comună cu marea.

Europa se construieşte. Iată o mare speranţă, care se va înfăptui numai dacă se va ţine seama de istorie: o Europă fără istorie ar fi orfană şi nenorocită. Pentru că ziua de astăzi se trage din cea de ieri, iar ziua de mîine este rodul trecutului. Un trecut ce nu trebuie să paralizeze prezentul, ci să-l ajute să fie diferit în fidelitate şi nou în progres.

Construcţia Europei *urmăreşte să arunce lumină asupra istoriei Europei, fără a disimula dificultăţile moştenite din trecut. În tendinţa lui către unitate, continentul a trăit discordii, conflicte, divizări şi contradicţii interne. Această colecţie nu le va ascunde; angajarea în mişcarea europeană trebuie realizată în deplina cunoaştere a trecutului şi, de asemenea, în perspectiva viitorului. Lucrările pe care le propunem aparţin celor mai buni istorici din zilele noastre.*

Jacques Le Goff
coordonatorul colecţiei

În aceeaşi colecţie au apărut :

- René Rémond – *Religie şi societate în Europa*
- Werner Rösener – *Ţăranii în istoria Europei*

ISBN 973-681-432-7
9 789736 814327
www.polirom.ro

CONSTRUCŢIA EUROPEI

POLIROM

Pe copertă: Canaletto, *Golful San Marco văzut de pe San Giorgio Maggiore* (detaliu), colecţia Wallace, Londra